

Sobre la Línea

Relatos, miradas y paseos sobre el Cajón Ferroviario de Sants



Sobre la Línea

Relatos, miradas y paseos sobre el Cajón Ferroviario de Sants

MbArch / PPP/ Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

Pablo Irrázaval Saavedra

Tutor: Jaime Coll

Tesina final de master, Septiembre 2017

Máster Proceso, Proyecto y Programación

Departamento de Proyectos Arquitectónicos

ETSAB Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona

Universitat Politècnica de Catalunya

Agradecimientos a mi tutor, Jaime Coll, a mi familia, mis compañeros, mis amigos en Chile y en Barcelona...y a ti por acompañarme en este camino.

1_Preámbulo.

2_Buscando las herramientas para mirar.

2.1_ La mirada para construir un relato.

2.2_ La memoria para construir analogías.

2.3_ Caminar como práctica estética.

2.4_ Desde lo alto, pero de lado, para ver el tiempo.

2.5_ Retratar la mirada.

3_ Capas de memoria.

3.1_ Un breve relato sobre Sants y la infraestructura ferroviaria.

3.2_ Cartografía: Cuatro momentos históricos superpuestos

3.3_ El Cajón Ferroviario

4_ La infraestructura como soporte

5_ El Cajón Ferroviario

6_ Tres relatos . Tres Cajones

7_ Un paseo desde lo alto

8_ Conclusión



"I keep my eyes wide open all the time"

Johnny Cash. I Walk the Line

Preámbulo

“Pero en el suelo hay caos. (...) Debemos vivir nuestras vidas en diferentes niveles, dejando para el suelo sólo lo que va anclado (...) para lo demás, soluciones de espacio distendido están disponibles.”

Alison y Peter Smithson . (Smithson, 1970)

El recién inaugurado Cajón Ferroviario de Sants, será el punto de partida para una investigación que se centra en la relación construida entre la ciudad y este nuevo acontecimiento urbano, el cual nos invita a observar y entender el espacio público y su relación con la infraestructura desde otra perspectiva, la de los corredores y parques elevados. Este, servirá como excusa para lograr estudiar la ciudad con otros ojos.

El trabajo nace del interés por analizar la ciudad desde el campo de la observación y el recorrido sobre el trazado de la Línea 1 del metro de Barcelona, con énfasis especial en la nueva rambla elevada que cubre el tramo ferroviario en el sector de Sants - Badal. La naturaleza compleja, contradictoria y actual de este proyecto, hace que sea pertinente de revisar y de enfocar.

Se utilizarán diferentes miradas, relatos y herramientas para poder comprender este hecho urbano, el cual es poseedor de características únicas en el contexto de la ciudad de Barcelona. Estas son las que constituirán a modo de prueba, la construcción de un discurso que habla sobre lo relativo, lo digno de destacar, lo anómalo y a veces hasta lo contradictorio. Tal como sucede en la película *Rashomón* de Akira Kurosawa, donde una misma historia (en este caso un asesinato) es contada desde distintas perspectivas, muchas veces dificultando la idea preconcebida de lo que es realmente verdadero, abriendo paso a diferentes realidades representadas.

Para poder acotar el tema de trabajo se parte de la base de una metodología de investigación que nace con un texto que nos introduce al campo de la mirada y al caminar; herramientas que se utilizan como elementos que estructuran esta investigación, pero además por que considero apropiado hablar de las herramientas que son utilizadas en los procesos proyectuales.

Luego, desde el análisis, el caso se somete a ser observado desde su contexto histórico, y también haciendo referencia a algunos casos similares al Cajón Ferroviario, que nos pueden servir como punto de comparación para el estudio de esta tipología urbana, entendiendo la comparación como un método que busca, a partir de similitudes y diferencias, la construcción de una nueva idea.

¹Aldo Rossi , *La Arquitectura de la Ciudad*. (Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2007) La noción de “hecho urbano” representa una extraordinaria síntesis del carácter concreto y a la vez del acontecimiento de cada objeto construido, además de una llamada a la condición individual que cada arquitectura reconocible necesariamente debe alcanzar. (Boeri, *Lo Ordinario / Atlas Eclécticos*, 2003)

Se busca poder estudiar y comprender algunos de los múltiples componentes asociados a casos complejos de la arquitectura de naturaleza híbrida como esta (edificio, espacio público e infraestructura), específicamente sus vínculos, sus funciones, posibilidades y la relación directa que poseen con la ciudad y sus habitantes. Es para esto, que se genera la construcción de un marco teórico que sustente ciertas ideas con respecto al “por que” y al “como” de la ejecución de este tipo de infraestructuras en la ciudad contemporánea y la pertinencia para establecerlo como un caso digno de ser observado.

El mirar, el caminar y el dibujar se establecen como esas herramientas prácticamente inherentes a la disciplina del arquitecto. La primera, se establece como esa capacidad indispensable de la que todos somos poseedores, pero que no todos utilizamos y comprendemos adecuadamente; la segunda como un método para poder diagnosticar el espacio urbano desde el movimiento y el recorrido, tal como lo proponía la corriente Situacionista, entre otras; y la tercera como ese medio de expresión de las ideas y *guardián de una mirada atenta, pausada y analítica* (Aparicio, 2011, p. 81). Tres herramientas que nos darán la posibilidad de adquirir un conocimiento sobre el lugar y así poder general un material cartográfico que logre representarlo.

Mirar con los pasos, mirar los rastros mirando la historia y buscar evidencias de un hecho polémico a partir de entrevistas, para luego soñar un escenario en donde los paseos elevados abundan en Barcelona, son algunas de las miradas que aquí se quieren presentar. Estas miradas serán de gran ayuda para construir un relato que nos habla sobre como nos relacionamos y entendemos nuestra propia realidad a partir de lo que percibimos, como nos encontramos día a día con la ciudad o como pensamos que puede ser nuestra ciudad en el futuro a partir de un caso de estudio como este. La idea es que estas miradas sobre un hecho nos puedan entregar la posibilidad de tomar decisiones (o no, en el caso de la duda) frente a lo expuesto. Tal como lo hace un tribunal frente a un caso que es presentado en base a evidencias. Esto a fin de cuentas, es una especie de caja de herramientas para poder mirar la ciudad, sus acontecimientos y así, ser objeto de debate ante un determinado público. Al final de cuentas la realidad es algo que es negociable y los veredictos que se generen sobre ella dependerán de como sea expuesta.

La mirada de los pasos, se ejecuta a partir de la deriva. Relacionada al peatón y a las múltiples formas que este tiene de recorrer la ciudad, pero que ahora con las antenas puestas busca generar nuevos recorridos y destinos, en consecuencia, un nuevo territorio e imagen de este. Una ciudad diferente cada vez que se recorre.

La mirada de los rastros, es la que trata de ejercitar la capacidad de observar y encontrar esos mensajes ocultos en la ciudad. Objetos, situaciones, y lugares que muchas veces pasan inadvertidos, por su naturaleza, para algunos, poco atractiva y ordinaria; pero que sirven como pretexto para referenciar al pasado y a nuestra memoria. Son esos componentes, de carácter anónimo, pero al mismo tiempo esencial, los que ahora son destacados o por lo menos, observados.

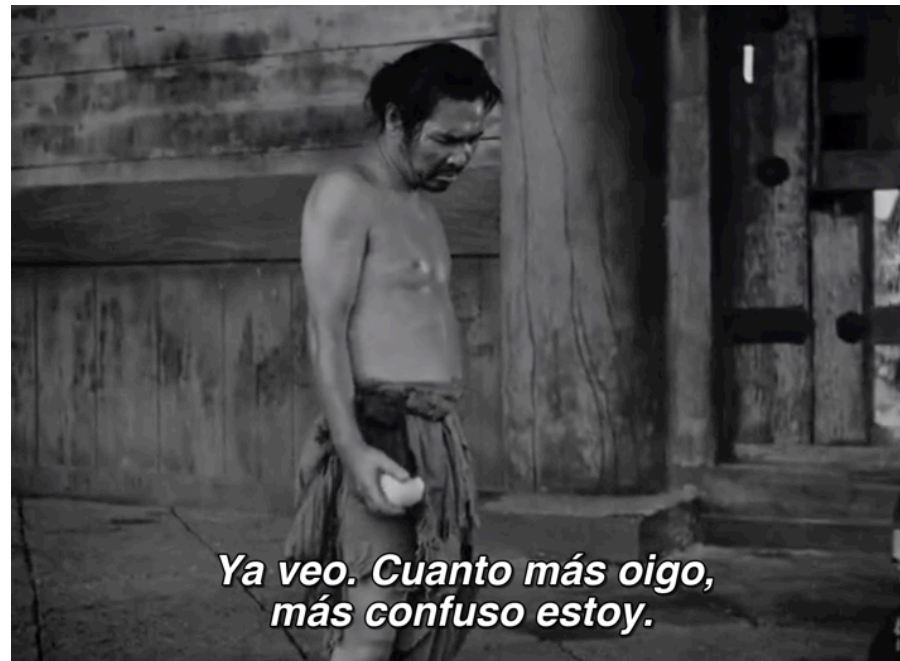
Desde el Cajón Ferroviario la ciudad será sometida a un análisis y una búsqueda permanente de evidencias sobre un caso que ha sido complejo, desde su etapa proyectual hasta hoy en día, debido a múltiples factores, que van desde lo administrativo hasta su impacto social. Esta complejidad se quiere abordar desde la mirada de las entrevistas y conversaciones con personas que están involucradas con el proyecto. Ahora bien, no se pretende ahondar ni adoptar posición frente de los relatos que sean revelados , sino que simplemente se busca evidenciarlos.

Métodos que terminan por componer un análisis sobre la mirada, lo representado, las diferentes realidades y formas de comprensión de un lugar, que nacen de observar y caminar por El Cajón Ferroviario, pero además, que terminan indagando en las capacidades que tenemos para representar el espacio urbano. Conceptos que se entremezclan para poder estudiar la ciudad con “otras” herramientas.

Finalmente, se pretende generar un documento que logre aunar una serie de formulas bajo la línea argumental de la investigación y el re-conocimiento de este hecho urbano. Fórmulas que derivan en relatos que serán trabajados utilizando diferentes técnicas ya sea escritas como de representación gráfica, indagando también en las posibilidades de diálogo y las relaciones entre lo observado y lo representado. Así, podremos poner en evidencia la capacidad que tienen ciertas disciplinas, afines y relacionadas a la arquitectura, de ser útiles para estudiar y representar la ciudad y lo que sucede en ella. Disciplinas que nos ayudan a proporcionar nuevas formas de mirar y así un nuevo entendimiento .

Por último, aclarar que la idea no es entrar a hacer una crítica y un análisis basado en términos técnicos de algo que ya posee una condición enredada y complicada desde su ejecución e implementación. Por el contrario, el objetivo, es revelar a partir de métodos propios y cercanos a la disciplina, lo ordinario y lo común, eso que muchas veces los arquitectos dejamos pasar y así, construir diferentes relatos sobre un mismo hecho urbano. Se trata de mirar lo que antes no estaba revelado ya que no estábamos observando y no por que se nos ocultara, sino por que no queríamos observar. Quizás de esta forma, podremos comenzar a entender nuestro entorno desde otras perspectivas, abandonando prejuicios e ideologías preconcebidas, para así centrarnos en el maravilloso terreno de la ciudad y de sus acontecimientos.





Fotograma de la película Rashomón de Akira Kurosawa
1950

“Necesitamos recordar que la verdad es una cuestión muy complicada, que depende de quién la vea, bajo qué circunstancias y cuáles son las tuyas propias. Si los hombres son de buena voluntad, saben que hay otras verdades además de las que ellos sostienen”²

²“The Setting Sun of Akira Kurosawa”.
The Washington Post. 28 de
diciembre de 1993.

Buscando las herramientas para poder mirar.

“Abre bien los ojos, mira”

Julio Verne / Miguel Strogoff ³

Miremos la ciudad, pero busquemos las herramientas adecuadas para poder hacerlo. ¿Como comprenderla en su complejidad?. ¿La tenemos que recorrer?. ¿La dibujamos?. ¿La fotografiamos?. ¿La medimos?. ¿Qué lenguaje utilizamos para la correcta representación de lo que observamos?. ¿Estamos abiertos a nuevas formas de entender los hechos urbanos a partir de nuevas miradas con nuevas herramientas?. ¿Estamos realmente mirando nuestras ciudades, o simplemente seguimos patrones y métodos ya instalados, que a veces se nos hacen obsoletos para cumplir ese objetivo?. Finalmente ¿Como hacemos para construir una historia desde múltiples relatos sobre la ciudad?

Aunque creo que todas las preguntas anteriores son posiblemente fáciles de responder, el enfoque de la pregunta no es que esta sea respondida de manera obvia. Lo que se pretende, es generar una pregunta que de pie a una búsqueda. Aunque esa búsqueda te lleve a lo obvio, el camino que se recorre es lo que vale la pena destacar y mostrar. Un proceso.

No es propósito de este trabajo entrar subestimando nuestras capacidades de observación. Si es que las tenemos o no, en mayor o en menor medida. Lo que se pretende, es generar ciertas preguntas en relación a como ponemos en práctica la capacidad de observar y de comprender ciertos fenómenos urbanos. La idea es que las herramientas utilizadas para generar esa observación y posteriormente un discurso, no caigan en la retórica visual a la que estamos acostumbrados.

Como habitantes de las ciudades, y arquitectos, nuestra mirada está ejercitada. Recorremos, ocupamos y miramos nuestras ciudades conscientemente, pero también, muchas veces las obviamos, como si ya supiéramos todo sobre ellas, y a partir de eso nacen estas dudas.

³Cita que aparece al inicio de la novela de Georges Perec, La Vida: Instrucciones de Uso, escrita el año 1978.

La mirada para construir relatos.

“Podemos elegir simplemente ver. O mirar. O dejarse penetrar contemplativamente”.

Extracto del Diario El País . Ver, Mirar, Contemplar.

Xavier Guix

Mirar (del latín *mirari* : admirar).

1. Dirigir la vista a un objeto.
2. Observar las acciones de alguien.
3. Revisar, registrar.
4. Tener en cuenta, atender.
5. Pensar, juzgar.
6. Estar situado, puesto o colocado enfrente de otro o de otra cosa.
7. Cuidar, atender, proteger, amparar o defender a alguien o algo.
8. Tener un objetivo o un fin al ejecutar algo

Ver

1. Percibir por los ojos los objetos mediante la acción de la luz.
2. Percibir algo con cualquier sentido o con la inteligencia
3. Considerar algo
4. Estar o hallarse en un sitio

La mirada, esa primera e irremplazable herramienta de la cual somos poseedores todos los seres humanos, es el inicio de este recorrido. Bruno Zevi en Saber Ver la Arquitectura nos dice que...*“todo el mundo es dueño de apagar la radio, desertar de los conciertos, aborrecer el cine y el teatro, y de no leer un libro, pero nadie puede cerrar los ojos frente a todas las edificaciones que integran la escena de la vida ciudadana y llevan el sello del hombre a los campos y al paisaje.”* (Zevi, 1981)

John Berger en su libro Modos de Ver, nos habla de la vista como ese primer acto de acercamiento al mundo, pero también del permanente estado de disociación que existe entre lo que vemos y lo que sabemos.

Aquí, se revela esa naturaleza propia del mundo de los hechos, los fenómenos y los objetos, de ser independientes y de prescindir de nuestra propia existencia. Solo somos seres que observamos nuestro entorno en un tiempo y en un espacio limitado. La existencia del mundo precede a la nuestra y probablemente este trascienda frente a nuestra desaparición. El mundo de los objetos, de los hechos y de los fenómenos necesita de nuestra presencia para poder aparecer, más no de existir . Y es desde este punto que nuestro lugar en el es establecido, desde el momento en que lo miramos y lo describimos.

“La vista llega antes que las palabras. El niño mira y ve antes de hablar. Pero esto es cierto también en otro sentido. La vista es la que establece nuestro lugar en el mundo circundante; explicamos el mundo con palabras, pero las palabras nunca pueden anular el hecho de que estamos rodeados por él. Nunca se ha establecido la relación entre lo que vemos y lo que sabemos. Todas las tardes vemos ponerse el Sol. Sabemos que la tierra gira alrededor de él. Sin embargo, el conocimiento, la explicación, nunca se adecuan completamente a la visión. El pintor surrealista Magritte comentaba esta brecha siempre presente entre las palabras y la visión en un cuadro titulado La Clave de los Sueños”. (Berger, 1974)

En esta descripción, Berger hace bien al diferenciar en palabras lo que es ver y mirar. La mirada, constituye una acción y es la de observar lo que le otorga una dosis de significado por parte de nuestro cerebro a lo previamente visto. En ese sentido, el observar se relaciona al conocimiento y a una eventual posesión de lo observado; ver, por otro lado, se refiere a una acción meramente instintiva, que solo se constituye como uno de los pasos previos a la entrada del conocimiento. Sartre, además, nos habla del mirar no solo como una acción referida al órgano ocular, sino que nos introduce al conocimiento de “algo” a partir de todos nuestros sentidos.

“Desde luego, lo que con mayor frecuencia manifiesta una mirada es la convergencia de dos globos oculares en mi dirección. Pero la mirada se dará también cuando haya un murmullo de ramas, el sonido de pasos seguidos por el silencio, la leve apertura de una persiana, o el ligero movimiento de una cortina”. (Evans, 1997, p. 130)

Claramente no somos seres en los que radique la capacidad de poder observar y mirar todo lo que sucede a nuestro alrededor sin dejar detalle alguno de lado. Pero esta condición limitada, también nos permite definir hacia donde queremos dirigir nuestra mirada y también ser conscientes y percatarnos de lo que no se ve cuando no se mira. Una mirada acusada, es una mirada que sabe lo que significa enfocar hacia un objetivo para así dejar de lado otras cosas. Es buscar entender y hacer parte de uno la esencia de lo observado.

Según Stefano Boeri en su ensayo Atlas Eclécticos, *“ver es un acto fundacional de nuestra relación individual con el mundo; respecto a las cosas, es un distanciamiento y a la vez un acto de posesión; estabiliza y determina la posición desde la cual toma la palabra un individuo”* (Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003)

Lo que nos dice Boeri, es que el concepto de apropiación por parte de el observador en relación al mundo es un lazo casi inquebrantable y es el individuo el que hace de esta apropiación algo único a partir de su interpretación y su posterior relato. Nuestra mirada sobre el mundo se ejerce en la naturaleza excepcional e irrepetible de cada persona que la realiza; por lo tanto cada mirada es una nueva forma de entender el mundo.



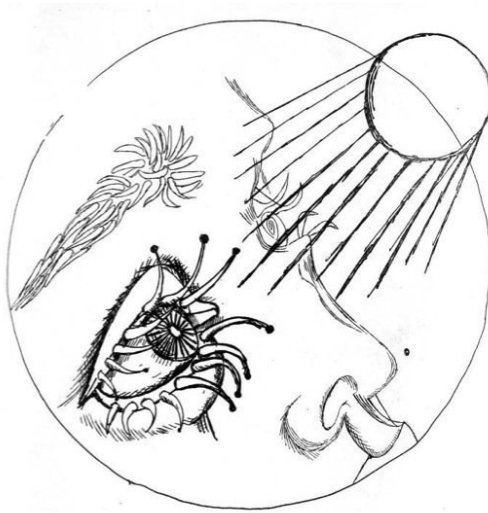
René Magritte . La Clave de los Sueños. 1930

Mirar es una acción de conocimiento. Adentrarse en la posibilidad que otorga una mirada sobre algo, requiere de una capacidad de conciencia sobre el poder que radica en ella. Desde esa mirada se construyen ideas, que buscarán un sustento desde su relato. Pero también, las otras miradas, tienen el poder de modificar lo observado por nosotros mismos. No todos miramos por igual. Para algunos efectuar miradas hacia un cierto objetivo puede no tener sentido para otros. Va a depender del significado argumental que cada uno le otorgue a esa mirada para que esta adquiera una cierta relevancia colectiva. Es a través de esta variación de miradas plasmadas en relatos informativos, que nuestra percepción del mundo se va modificando.

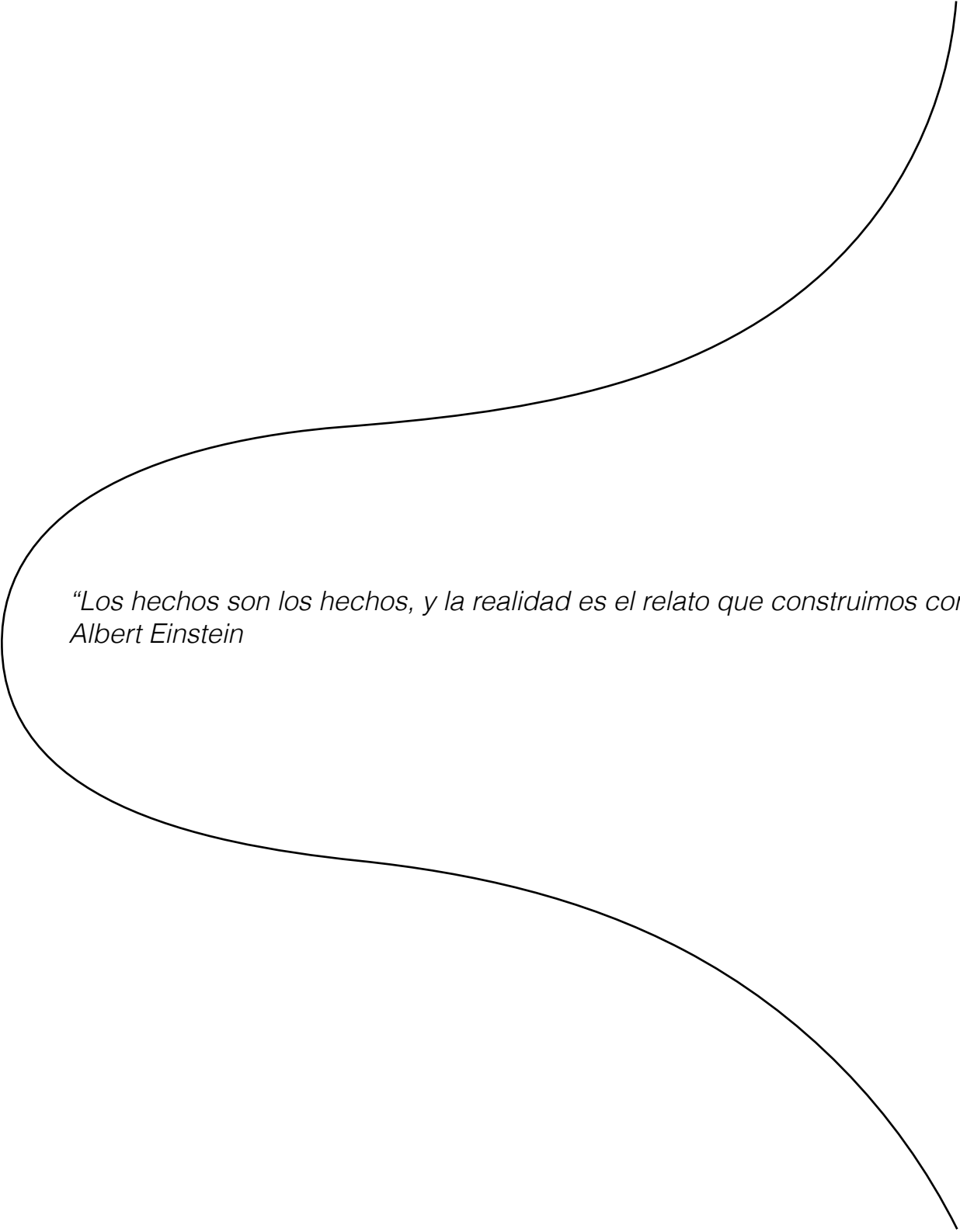
Como se dijo anteriormente, la mirada es construida en la subjetividad del individuo el cual se apropia y roba lo observado, pero construye a partir de esta algo nuevo. Miramos para registrar y para construir ideas sobre nuestro mundo, pero no sin antes defenderlas en el interior de nuestra conciencia. Solo así nuestra mirada adquiere cierta validez para nosotros mismos.

Que pasa cuando cerramos nuestros ojos? Cuando no queremos ver lo que debiésemos ver?.

Cerrar los ojos, visto desde la perspectiva de la arquitectura y del campo de la observación, se refiere a como nuestros sentidos se niegan ante lo que sucede frente a nosotros, en todo ámbito de cosas. Cerrar los ojos es no recorrer nuestras ciudades. Cerrar los ojos es no escuchar sus ruidos y no esperar sus silencios. Es no mirar lo que sucede en el espacio público. Mirar como habitamos nuestras viviendas. Es no buscar nuevos caminos. Es no generar preguntas. Cerrar los ojos es no mirar al pasado. Cerrar los ojos es no detectar la materia. Cerrar los ojos para un arquitecto, es prácticamente sinónimo de no estar vivo.



"Lo visible no existe en ninguna parte. No sabemos de ningún reino de lo visible que mantenga por sí mismo el dominio de su soberanía. Tal vez la realidad, tantas veces confundida con lo visible, exista de forma autónoma, aunque éste ha sido siempre un tema muy controvertido. Lo visible no es más que el conjunto de imágenes que el ojo crea al mirar. La realidad se hace visible al ser percibida. Y una vez atrapada, tal vez no puede renunciar jamás a esa forma de existencia que adquiere en la conciencia de aquel que ha reparado en ella. Lo visible puede permanecer alternativamente iluminado u oculto, pero una vez aprehendido forma parte sustancial de nuestro medio de vida. Lo visible es un invento. Sin duda uno de los inventos más formidables de los humanos. De ahí el afán por multiplicar los instrumentos de visión y ensanchar así, sus límites." (Berger, 1974)



*“Los hechos son los hechos, y la realidad es el relato que construimos con ellos”.
Albert Einstein*

La memoria para construir analogías.

En la historia, podemos ver y encontrarnos constantemente frente a casos en los que se evidencia que existe una negación sobre la naturaleza de lo observado. Un leve cerrar de ojos. Esto se puede evidenciar en que las preguntas realizadas no nacen de observaciones bien ejecutadas. Como consecuencia, las respuestas no siempre son las optimas, o por lo menos no serían motivo de errores en muchos casos, profundos.

A pesar de que la arquitectura moderna haya tratado de negar constantemente el pasado y romper con las tradiciones, mediante ese carácter reformista que la caracteriza, se podía ver en sus planteamientos, claras y evidentes pruebas de sus referencias hacia otro tipo de arquitecturas, alejadas de lo clásico. Venturi en *Aprendiendo de Las Vegas* nos habla de un Le Corbusier que en sus principios estaba fascinado por los silos mecánicos y los barcos a vapor y que denunciaba a la arquitectura *de no recordar sus comienzos* en *Hacia Una Arquitectura* (Le Corbusier, 1920); también nos habla de una Bauhaus encantada por las fábricas, o de un Mies que buscaba la refinación máxima de sus edificios de hormigón basados en las aceras norteamericanas (Venturi, 1978), en fin, hablamos de una corriente moderna que se basaba en analogías y en símbolos aunque tratara de evitarlos o de cerrar sus ojos al pasado. Pero esta corriente fue perdiendo esa cualidad, dando pie a una falta de tolerancia con respecto a lo existente (Zevi, 1981) . Es así como se origina el debate y crítica del postmodernismo hacia esta corriente que se volvía cada vez más “egocéntrica” al no mirar con respeto la ciudad del presente, debate que alcanzaría uno de sus puntos más álgidos con motivo de la muestra de arquitectura de la Bienal de Venecia de 1980, titulada *La Presencia del Pasado*.

Pero no me quiero desviar y hacer un análisis sobre las corrientes y vanguardias estilísticas en otros tiempos, trato de poner esto como un ejemplo de que hoy en día nuestra capacidad de resolución tiene que ser determinada por todas la variables posibles y existentes reveladas, y no cerrarnos a estas por más ordinarias o poco trascendentales creamos que sean.

La actitud , hoy en día es la de la inclusión y de la yuxtaposición de diferentes miradas. Podemos enfatizar en algunas mas que en otras, pero no dejar de lado lo que a veces, a primera vista, determina un hecho o un lugar.

Lo que fue real y digno de guardar en nuestra memoria debe ser considerado y constantemente revisado. Tal como lo hace Robert Smithson en su mítico paseo por Passaic, New Jersey.



a [The Bridge Monument Showing Wooden Sidewalks]

g [Highway Construction—White Edge]

m [Unidentified Construction—Manholes and Planks]

s [Unidentified Monument—Shell Facade with Statue, Close-up]

b [The Bridge Monument—Piling View]

h [Monument with Pontons: The Pumping Derrick]

n [Unidentified Construction—Marker]

t [Unidentified Monument—Pier]

c [The Bridge Monument—Long View]

i [The Great Pipes Monument]

o [Unidentified Monument—Concrete Cube]

u [Unidentified Monument—Golden Coach Diner]

d [Highway Construction—Bulldozer]

j [The Fountain Monument: Bird's Eye View]

p [Unidentified Monument—Storage Tank]

v [Unidentified Monument—Central Theatre]

e [Highway Construction—Concrete Abutments]

k [The Fountain Monument: Side View—Variant]

q [Unidentified Monument—Storage Tanks]

w [Unidentified Monument—Parking Lot]

f [Highway Construction—Concrete Abutment]

l [Unidentified Monument—"Passaic Boys are Hell!"]

r [Unidentified Monument—Shell Facade with Statue]

x [The Sand-Box Monument (also called The Desert)]

En este ejercicio analítico “Smithson pretende interpretar los lugares de perfil bajo de este territorio entrópico, como si las ruinas industriales del pasado y las construcciones que alcanzan el estado de ruina antes de construirse fueran supuestos monumentos capaces de sustituir a los de Roma como “ciudad eterna”. De la misma manera que si estuviera dando un paseo por Roma, donde cualquier arruinado muñón de una antigua construcción cobra el carácter de monumento, Smithson contempla el herrumbroso puente sobre el río Passaic, los machones de hormigón que sostenían los arcones de una autopista, una tubería sobre pontones de una estación de bombeo, seis grandes tubos que desaguan en el río o un simple cajón de arena para que jueguen los niños” (Maderuelo, 2008, pp. 286-287)



A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey

La capacidad que tiene Smithson de poder transmitir a partir de un ensayo escrito y una serie de fotografías es impresionante. Lo que este lugar le entrega, nace de la analogía y la revisión constante hacia y desde los símbolos e imágenes de un pasado que se alberga en su memoria y que busca, de alguna manera, recobrar. Mirar, es también un viaje al pasado que se realiza en nuestra memoria, para así construir nuevos significados sobre lo que vemos en el presente. Es en este paseo que Smithson reconoce en la “ruina” un valor de alcances atemporales, le da un valor artístico al caminar y destaca la capacidad de un encuentro fortuito entre el paseante y el objeto.

“El proceso de aprendizaje es algo paradójico: miramos hacia atrás , a la historia y la tradición, para avanzar; también podemos mirar hacia abajo para ir hacia arriba. Y la suspensión del juicio puede usarse como instrumento para formular luego un juicio mas sensato. He aquí un modo de aprender de todas las cosas”. (Zevi, 1981)

Si nuestra memoria es capaz de albergar esos fragmentos de realidad, y nuestra capacidad de interpretación puede otorgar a estos un significado, debemos hacer de esta una herramienta de la que no podemos prescindir. Mirar entonces es referenciar, es comparar, es revisar para construir posteriormente un nuevo discurso.

Los modos de observar quedan inscritos entonces como esos métodos que a pesar de estar enraizados en la subjetividad, son estratégicos y cuando cambian, provocan desplazamientos radicales. (Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003, p. 177)

Caminar como práctica estética.

“El andar tiene para mí algo que me anima y aviva mis ideas; cuando estoy parado apenas puedo discurrir: es preciso que mi cuerpo esté en movimiento para que se mueva mi espíritu. La vista del campo, la sucesión de espectáculos agradables, la grandeza del espacio, el buen apetito, la buena salud que se logran caminando, la libertad del mesón, el alejamiento de todo lo que me recuerda a la sujeción en que vivo, de todo lo que me recuerda mi situación, desata mi alma, me comunica mayor audacia para pensar, parece que me sumerge en la inmensidad de los seres para que los escoja, los combine y me los apropie a mi gusto sin molestias ni temores”

Jean-Jacques Rousseau (Breton, 2011)

En la película de Wim Wenders, *Un Cielo sobre Berlín*, basada en los poemas escritos por Peter Handke, se nos presenta una situación que creo es importante de destacar para poder comprender ciertos conceptos relacionados al desplazamiento y al límite.

Wenders construye un relato que tiene como instrumento narrativo a ángeles que se mueven y desplazan sin límites de tiempo y de espacio por la ciudad de Berlín. Condición metafísica que se presenta como opuesta a las leyes por las cuales se rigen todos los seres vivos. En este relato, surge la intención de uno de los ángeles de dejar de lado esa condición ilimitada para pasar a ser parte del mundo físico; ser parte de esa escenografía que todos conocemos con el nombre de ciudad. La necesidad de querer entrar en el espectáculo urbano y poder relacionarse con sus habitantes es lo que llama la atención y lo que me hace querer referenciar esta obra cinematográfica. La capacidad que tenemos de poder percibir y comprender el espacio construido, está directamente relacionada a como nos enfrentamos a sus límites físicos. La ciudad y sus fenómenos no pueden ser comprendidos desde una mirada incapaz de experimentar las leyes a la que esta se adscribe.

“Quisiera dejar de vagar suspendido en el aire, sentir mi propio peso, poner límite a mi infinidad y atarme a la tierra. Quisiera decir en cada uno de mis pasos, en cada ráfaga de viento; ahora, y ahora, y ahora. Y no decir: Para siempre, hasta la eternidad”⁵

La mirada que tiene Daniel de la ciudad, luego de entregar su condición y naturaleza ilimitada de ángel para convertirse en ser humano, es diametralmente distinta a la que había experimentado con anterioridad. Los límites de la ciudad ahora poseen una dimensión tangible y su cuerpo se mueve a través de ella desplazándose bajo las leyes y fuerzas terrestres. Un viaje en el tiempo y en el espacio, ahora medibles, cuantificables, lo que termina por asombrarlo. Es en el espacio público donde reconoce e interactúa con otras personas, destacando la cualidad de aglutinador social que este posee. Su mirada ahora ya no es desde lo alto sino desde la calle. Desde ahí Daniel pasa a ser parte de la ciudad y de su historia, y se maravilla al poder experimentar sus leyes y sus acontecimientos.

“La acción de atravesar el espacio nace de la necesidad natural de moverse con el fin de encontrar alimentos e informaciones indispensables para la propia supervivencia. Sin embargo, una vez satisfechas las exigencias primarias, el hecho de andar se convirtió en una acción simbólica que permitió que el hombre habitara el mundo” (Careri, 2002, p. 20)

⁵Fragmento extraído de una conversación entre Daniel y Cassiel. Dos ángeles que se mueven sin límites por la ciudad de Berlín.



Fotogramas de la película El
Cielo sobre Berlín de Wim
Wenders.
Berlín, 1987

La ciudad es un medio físico que no es fijo ni estable, esta se inscribe y se determina por procesos dinámicos a través del tiempo que van modificando su morfología permanentemente. Esta se mueve, no es estática, y su construcción conceptual, dependiendo del enfoque con que se aborde, se puede acercar bastante a la definición de un organismo vivo. Ahora, para efectos de esta investigación no quisiera establecer una sola definición de la ciudad.

Tal como dice Perec en *Especies de Espacios*: “No tratemos de encontrar demasiado de prisa una definición de la ciudad; es un asunto demasiado vasto, y hay muchas posibilidades de equivocarse.” (Perec, *Especies de Espacios*, 1999, p. 97)

Quizás, como posteriormente el escritor plantea, es mejor a veces comenzar definiendo que no es la ciudad, o que no fue parte de la ciudad hasta hace un tiempo atrás.

“Las ciudades no narran historias pero pueden decir algo sobre la historia. Las ciudades llevan su historia consigo y pueden mostrarla u ocultarla. Pueden abrir los ojos, como las películas, o pueden cerrarlos” (Wenders, 2005, p. 123)

El barrio de Sants, por ejemplo, es actualmente parte de la ciudad de Barcelona, pero solo desde el año 1987 cuando fue anexada mediante el ensanche propuesto por Idelfons Cerdá. Sants antes, era un pueblo situado a las afueras de la ciudad, que se comunicaba con la ciudad de Barcelona por medio de un par de caminos. No pertenecía a ella. De esta forma, podemos entender esa condición mutable y dinámica que posee la ciudad en el tiempo, y también comprender que la definición de la ciudad es tan vasta como percepciones y estudios que existen sobre ella ⁶.

Para efectos de este trabajo, me gustaría poder hablar de la ciudad como ese lugar de múltiples escenarios en el cual se ejecuta un sin número de obras y situaciones, de las cuales somos tanto protagonistas como espectadores. El enfoque claramente es hacia el habitante, tal como lo propone André Corboz, que dice que “*el espacio urbano no es tanto aquel en que las construcciones se suceden apretadamente unas a otras, sino aquel en el que los habitantes han adquirido una mentalidad urbana*”. (Corboz, p. 4)

Es en este escenario urbano donde se pretende caminar, a modo de práctica estética y proyectual, para así poder entender las relaciones que se establecen entre el Cajón Ferroviario y su entorno. Federico Soriano nos habla de el viaje como un relato. *Lo que contamos. Lo que seleccionamos, esperamos, o proyectamos. Un viaje es una invención.* (Soriano, *Un Viaje con las Miradas / La Arquitectura como Relato*, 2016, p. 7)

El deambular se instala en los procesos de observación como una herramienta para la construcción de nuevas ideas sobre lo experimentado. Los lugares ya no son materia de predeterminación, sino que se abren a nuestra capacidad de interpretarlos a medida que los recorremos. Tal como lo hizo el movimiento Dadá a principios del siglo XX, organizando excursiones y vagabundeos por los lugares más banales de la ciudad de París, descubriendo en este acto un componente surrealista, casi onírico. Walter Benjamin en *París, Capital del siglo XIX*, toma como referencia la poesía de Baudelaire para dar el puntapié inicial para la exaltación del caminante.

⁶ En este caso podríamos utilizar la definición de ciudad más estricta para poder diferenciarla de los que es un pueblo. Una ciudad es una aglomeración de más de 5.000 habitantes donde menos del 25% de la población se dedica a la agricultura. Esta definición fue establecida en la Conferencia Europea de la Estadística de Praga.

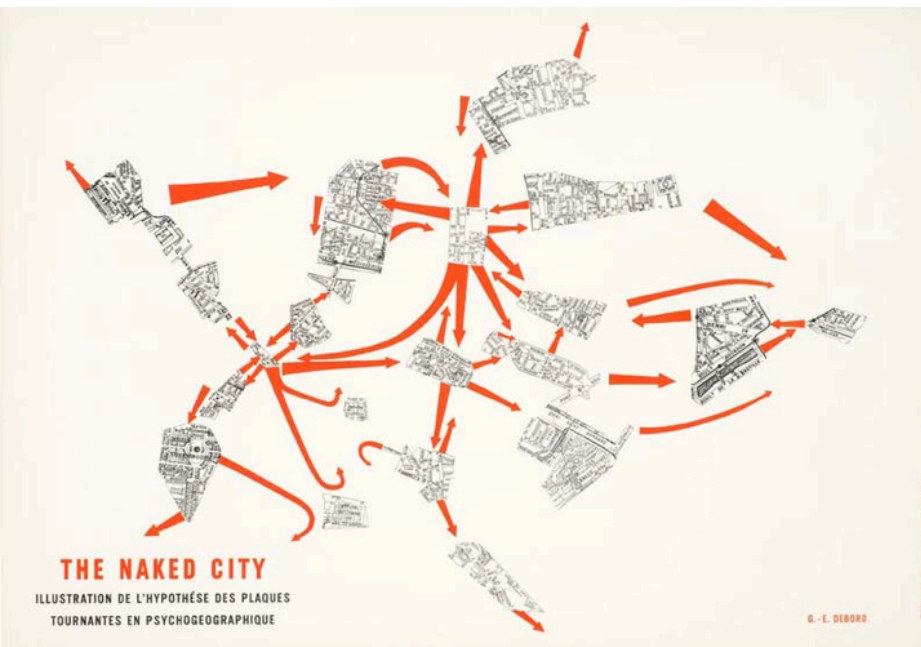
La figura del *flâneur* ⁷, personaje literario que se destaca por ser ese caminante que vaga por las calles sin objetivo, abierto a todas las vicisitudes y las impresiones que le salen al paso, es el eje central de sus planteamientos. Esta teoría, que resalta la condición del paseante, también fue tomada por Guy Debord y la Internacional Situacionista, los que proponían la realización de la deriva en las ciudades en busca de situaciones, dejándose llevar simplemente por el placer del encuentro a través de una psicogeografía ⁸ urbana. Es así, como nos proponen una ciudad que está hecha para ser recorrida a partir del ocio y las relaciones sociales. Se nos propone la liberación del individuo y las reglas que lo atan a un determinado sistema, y en consecuencia, a una determinada forma de habitar su entorno.

“Liberado así de toda responsabilidad económica, de todas sus deudas y culpabilidades hacia el pasado y el prójimo, el hombre dispondrá de una nueva plusvalía incalculable en dinero porque no se la puede reducir a la medida del trabajo asalariado: el valor del juego, de la vida libremente construida. El ejercicio de dicha creación lúdica es la garantía de la libertad de cada uno y de todos en el marco de la única igualdad garantizada con la no explotación del hombre por el hombre. La liberación del juego es su autonomía creativa, que supera la vieja división entre el trabajo impuesto y el ocio pasivo”. Manifiesto Situacionista. 1957 ⁹

⁷En el siglo XIX aparece el término *flâneur* (cuya traducción literal del francés es “paseante”) en los poemas de Charles Baudelaire, en los que surge un personaje solitario, caminante, fascinado por la metrópolis moderna. Un gran observador, un artista poeta que vaga sin rumbo por la ciudad en busca de inspiración y nuevas tendencias.

⁸La Internacional Situacionista definió la psicogeografía en el año 1958 como el “estudio de los efectos precisos del medio geográfico, acondicionado o no conscientemente, sobre el comportamiento afectivo de los individuos” (Careri 2013: 78)

⁹Manifiesto Situacionista, Escrito realizado por Guy Debord, fue publicado el año 1960 en el número cuatro de la revista *Internationale Situationniste*.

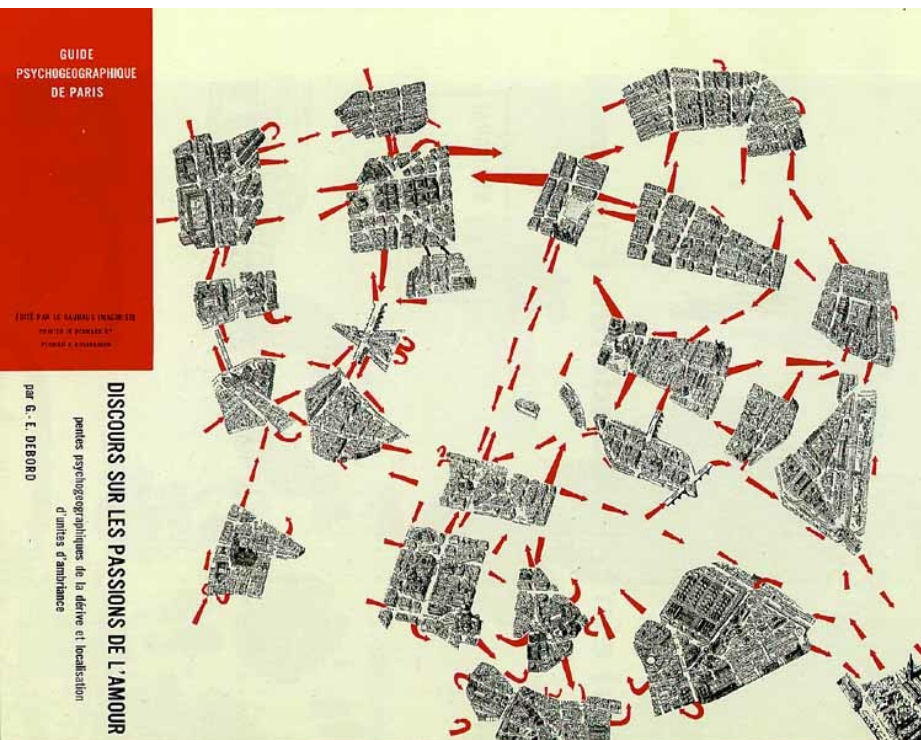


Me parece interesante poder creer que tenemos la capacidad de buscar y encontrar a partir de la deriva, esas diferentes actividades, situaciones y “ciudades” que responden a leyes de condiciones antagónicas dada la naturaleza de sus orígenes y de su funcionamiento, pero que, aún así, comparten el mismo espacio urbano.

Cuando Debord construye el mapa de un París recortado en fragmentos supone un paso más allá de lo que planteaba la corriente Dadá¹⁰ en sus inicios: en este ejercicio Debord recorta y ordena la ciudad de forma que represente los deseos de su autor. Una reconfiguración urbana en el que la producción de un nuevo orden espacial se logra gracias a un primitivo *détournement*¹² o desviación de una imagen o texto preexistente.

Salir a caminar, y entregarse a la aventura y al encuentro de lo imprevisto, de lo desconocido, debería ser un primer paso para un registro acabado de la ciudad y sus fenómenos. Ese simple acto nos puede entregar la información necesaria para poder comprender el complejo lenguaje urbano. Nos permite medirlo.

“una vez que el hombre ha cubierto sus necesidades primarias, la actividad de caminar se convierte en una acción simbólica que le permite habitar el mundo. De ese modo, al transformar los significados del espacio atravesado, el recorrido se convierte en la primera acción estética que se introduce en los territorios de caos, porque es una forma de construir un orden nuevo con los elementos dispuestos en él”. (Careri, 2002, p. 20)



Guy Debord. The Naked City. Ilustración de un mapa psicogeográfico

¹²El *détournement*, relacionado con la deriva, es definido por Debord como el lenguaje fluido de la anti-ideología, basado en la apropiación y reorganización creativa de elementos ya existentes, que puede estar relacionado con el collage

Gran parte de la obra del artista británico Richard Long se centra en el caminar como un instrumento de medición del espacio y el tiempo. Para el, andar y vivir la experiencia del lugar es su obra misma.

“Long mide mediante el cuerpo sus propias percepciones, así como las variaciones de los agentes atmosféricos; utiliza el andar para registrar los cambios de dirección de los vientos, de la temperatura, de los sonidos. Medir significa individualizar puntos, señalarlos, alinearlos, circunscribir espacios colocarlos entre intervalos formando ritmos y direcciones ritmos y direcciones. Y, detrás de todo ello, Long descubre también una raíz primordial: la geometría como medida del mundo.”. (Careri, 2002, p. 150)

Además, el andar realizado por Long es la acción que interviene el espacio. Su figura se dibuja mediante una línea en el terreno, característica que sirve como punto de inicio para la construcción de una cartografía. Algo que los Situacionistas nunca hicieron, ya que estos solo realizaban mapas basados en la psicogeografía, más no la representación literal de sus recorridos.

Una primera intención que nació al realizar este trabajo fue la de dibujar en la superficie de la ciudad(a nivel de calle) la línea 1 del metro, haciendo visible, mediante una herramienta gráfica una construcción que se alberga en capas inferiores de la ciudad. Un claro homenaje al trabajo de Long. Pero, esta idea se descartó debido a la alta posibilidad de ser detenido por las fuerzas del orden al ser ejecutada



Richard Long. Walking a Line in Peru. 1972



Mapamundi de Juan de la Costa. 1500

Al caminar se puede tomar un registro fotográfico, anotar, y dibujar lo que va sucediendo. Todo eso puede ser reunido en un solo documento de condición cartográfica y ser de gran ayuda para entender el lugar.

Otras miradas, desde otros recursos darán pie a otras representaciones sobre los desplazamientos, que terminan por complementarla, y hasta podrían incluirse si se estima conveniente. La complejidad que adquieren las observaciones a partir de esa suma de miradas y herramientas, le otorgarán consistencia y solidez a un discurso que nace desde lo más profundo del individuo, pero que se suma a otras nuevas formas de ver.

La práctica de caminar y recorrer la ciudad desde esa perspectiva, lúdica y libre se constituye entonces esa herramienta, próxima a todos nosotros, pero lejana en su práctica, la cual será utilizada no solo para efectos del conocimiento personal de la ciudad de Barcelona, sino que también a modo de declaración de principios (por su carácter vigente y utilitario) para su empleo por parte del mundo ciudadano y específicamente por los arquitectos.

“La forma más simple de mapa geográfico no es el que hoy nos parece más natural, es decir, el que representa la superficie del suelo como vista por un ojo extraterrestre. La primera necesidad de fijar sobre el papel los lugares va unida al viaje: es el recorrido de la sucesión de las etapas, el trazado de un recorrido.” (Calvino, 2001, p. 28)

Desde lo alto, pero de lado, para ver el tiempo.

“Jamás llegaremos a comprender la verdadera esencia del espacio habitado contemporáneo, sus energías verticales y móviles y los paisajes físicos y psicológicos que lo atraviesan, simplemente agregando capas, como si este fuese una suma de estratos planos y especializados, distintas representaciones del territorio.”

(Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003, p. 182)

Hoy en día miramos y nos enfrentamos la ciudad mediante un exceso de “herramientas”, muchas de ellas proporcionadas por los avances tecnológicos de las últimas décadas, específicamente gracias a internet, sus imágenes virtuales y las vistas que nos proporcionan los satélites. Estos avances que, no dejan de ser significativos, muchas veces dan pie a una comprensión errónea de nuestros fenómenos urbanos. Con respecto a los satélites podríamos decir que su naturaleza descriptiva, a veces, puede ser causante de cierta confusión. El hecho de alejarnos para mirar nuestras ciudades no necesariamente implica que vamos a saber más de ellas, *como si tomar distancia fuese una condición necesaria para el conocimiento de los fenómenos territoriales.* (Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003, p. 179)

Distancia que muchas veces puede generar una mala comprensión de lo que realmente es el espacio urbano y como este se compone, por lo tanto las respuestas a las preguntas planteadas no serán las óptimas. Las nuevas formas de estudiar y de entender la ciudad y sus fenómenos a partir de los avances tecnológicos muchas veces nos hace caer en lo inútil, y eso se debe a su carácter impersonal, ya que exime al observador de sus responsabilidades para con lo observado. (Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003)

Una mirada en altura y de lado, es efectiva si esta tiene la capacidad de albergar la información que una mirada cenital no nos puede entregar. Su objetivo es que en ella se pueda visualizar esa potente relación que se establece entre el observador y la naturaleza multidimensional de lo observado. La ciudad ya no es una suma de capas a modo de collage o manchas, sino que ahora adquiere la condición de volumen, un conjunto de relaciones superpuestas que no solo se mueven en horizontal, sino que también en vertical.

Nuevas miradas sobre lo alto tienen que ser capaces de poder revelar ese juego de acontecimientos que no vemos desde esos puntos de vistas que se alejan de la realidad.



Herman Hertzberger. Oficinas Centraal Beheer. Apeldoorn, 1968-72. Vista interior.

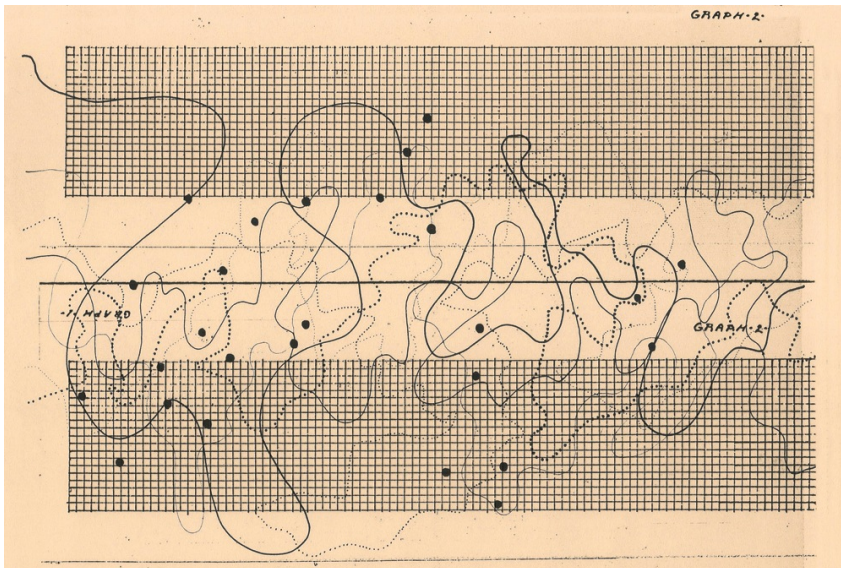


Paola Di Bello / La Disparition / 1994

Boeri en su ensayo *Atlas Ecléticos* nos sugiere que para poder lograr una verdadera representación del territorio nos propone cuatro movimientos o modos laterales de mirar y estudiar la ciudad. De estos , revisaremos dos, que son los que me interesan.

El primero habla de la posición individual del observador frente al espacio observado, en donde la experiencia personal es representada en mapas, construyendo así una especie de itinerario gráfico sobre los fenómenos que este es capaz de experimentar. Se basa en la obra de la artista y fotógrafa Paola de Bello, la cual realiza un trabajo cartográfico sobre el Metro de París, fotografiando desde una mirada cenital, posiciones que son marcadas por diferentes usuarios en diferentes estaciones , construyendo así un mapa variable y errático de condición atemporal sobre uso de la infraestructura de transporte. Una especie de registro de rastros dejados de manera discontinua y móvil.

La idea, es incluir gráficamente en la cartografía la variable de uso de un determinado lugar por múltiples usuarios. El relato, ya sea graficado como un punto sobre un determinado lugar en el mapa o como una historia narrada, será visto como ese vínculo físico y temporal que se construye entre el habitante y lo habitado. Finalmente son datos que se ponen sobre una hoja en blanco a modo de rastros de la experiencia .Es una mirada de indicios, ligada a la memoria de los movimientos y plasmada en un mapa que las representa.



John Cage. Fontana Mix 1958

Según Boeri, esta mirada, la de los indicios, *“es hoy tal vez el modo más adecuado para valorar la proximidad que las disciplinas del territorio tienen con el territorio contemporáneo; un modo para poder recuperarse de los enormes atrasos interpretativos que aún existen”*

(Boeri, *Lo Ordinario / Atlas Ecléticos*, 2003, p. 186)



Paola Di Bello / La Disparition / 1994

El segundo movimiento se refiere a la mutación del territorio físico representado a partir de una *mirada cenital pero oblicua*. Tomando fotografías aéreas, pero con un cierto ángulo axonométrico, el arquitecto danés Carsten Juel-Christiansen nos presenta una forma de ver el espacio urbano diferente a la planteada por las imágenes estáticas cenitales. La ciudad adquiere cierto espesor, una consistencia tridimensional en donde se puede ver la edad de los objetos y en donde el espacio se entiende como parte de un proceso evolutivo. (Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003, p. 187)

Desde esta mirada podremos enfrentarnos al volumen de la ciudad sobre el territorio y visualizar ese sistema de reglas, negociaciones espaciales y restricciones que están en un permanente estado de mutación. *Desde lo alto, para ver el tiempo, hay que bajar la cabeza* ¹³ (Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003)

La condición de estar elevado en una cota superior, permite observar la ciudad desde su totalidad. Las partes pasan a ser componentes de un panorama en las que todas son indispensables para su final construcción. Se podría decir que al estar “elevado” podemos ser espectadores de esa representación que es la ciudad.

Una mirada desde lo alto, más no cenital, será una herramienta que será utilizada para observar la relación que existe entre el Cajón Ferroviario y la ciudad donde este está enmarcado. Desde esta mirada podremos entender la dependencia que existe de las partes hacia el todo. Podremos así constatar, que el Cajón Ferroviario, como cualquier otro elemento urbano, depende de manera absoluta de su contexto. No puede ser comprendido si se desprende del lugar en el que se ubica. Tal como sucede con las piezas de un puzzle, la utilidad y esencia de cada una de ellas, estará supeditado al conjunto y a la estructura de este de manera indisoluble. Es el total, el que determinará a cada elemento que lo compone y no al revés.

“Tanto en el arte del puzzle como del go, solo las piezas que se hayan juntado cobrarán un carácter legible, cobrarán un sentido: considerada aisladamente, una pieza de un puzzle no quiere decir nada; es tan solo pregunta imposible , reto opaco”. (Perec, La Vida Instrucciones de Uso, 1992, p. 13)

¹³Esta frase de Boeri claramente alude y hace referencia a la película Un Cielo Sobre Berlín de Wim Wenders.



Paris Nous Appartient .Jacques Rivette . 1960



Vista desde el Cajón Ferroviario hacia el Barrio de Sants con dirección al mar. 2017

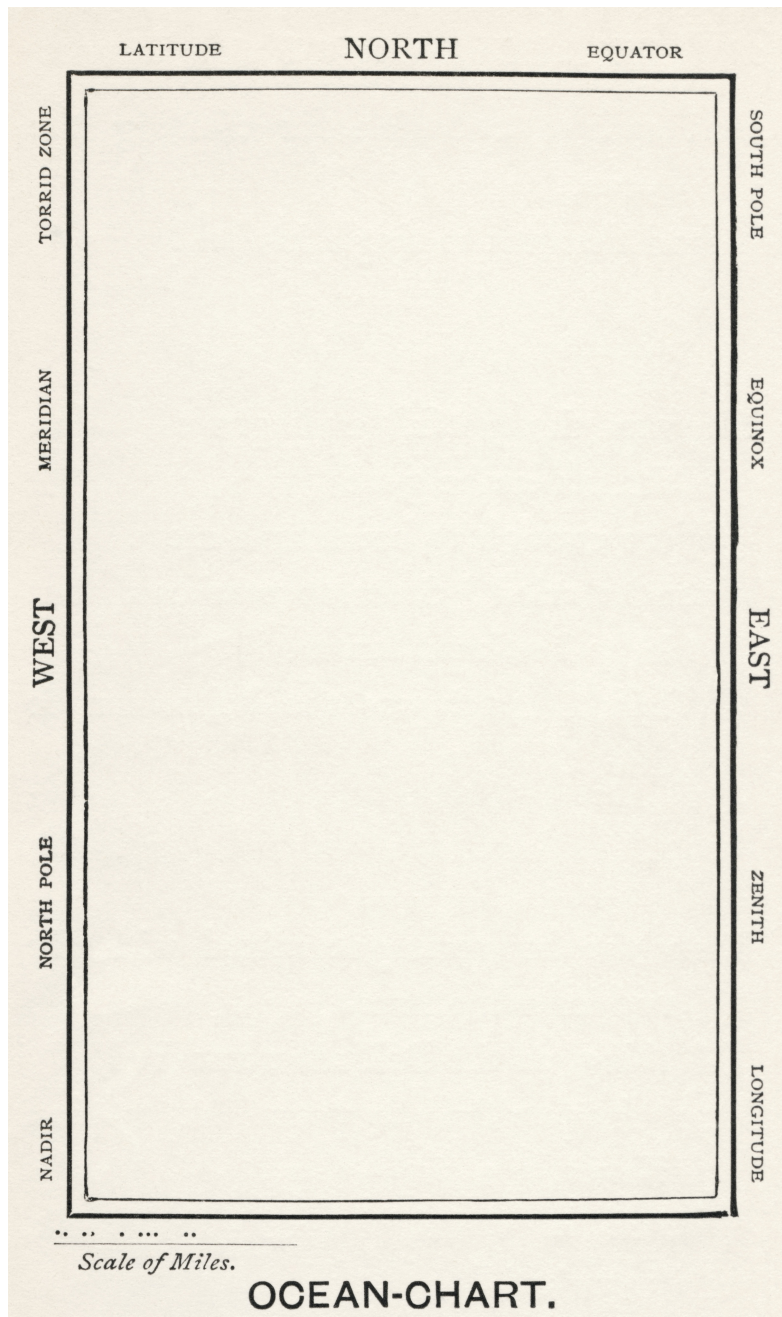
Retratar la mirada

Si bien el vínculo entre el habitante y la arquitectura se da en el minuto en que esta se materializa en el espacio, las posibilidades de reflexión que adquiere desde su representación son enormes, lo cual no restringe a la disciplina al terreno de lo tangible. El valor de lo representado radica en su capacidad de generar un nuevo discurso de igual o mayor relevancia y cuestiona los límites en los que la disciplina se adscribe, transformando la noción de lo real. Lo real ya no es lo construido, sino que lo representado.

La cartografía tiene la capacidad de no poner límites formales para poder representar los datos e información sobre un lugar. De hecho, va a depender de lo que se quiera decir. Esta no está atada a una fiel representación del lugar, sino que a una intención sobre este.

El interés que nace sobre esta técnica de representación es la de ver que otras disciplinas poseen reglas menos rígidas para la formulación de las respuestas a las preguntas que nosotros los arquitectos nos hacemos. Y con esto me refiero principalmente al mundo del arte y el de la literatura. En donde podemos ver que las técnicas de representación no se constituyen como una limitante para plasmar ciertas ideas o fenómenos, por el contrario, son verdaderos instrumentos creativos que abren caminos hacia nuevas posibilidades de comprensión y a nuevas formas de examinar las correspondencias entre espacio y sociedad.

Lewis Carroll en 1874 escribe la Caza del Snark, un poema ilustrado que narra un viaje de una tripulación en busca de una criatura mitológica. En este relato, Carroll nos presenta un mapa absolutamente blanco, pero contenido en un formato propio de la cartografía. Los puntos cardinales y otros elementos referenciales son enunciados por palabras en sus bordes los que le entregan un cierto orden e intención sobre lo que se quería decir. Una sátira al exceso de información a veces plasmado en algunos trabajos cartográficos de la época y una oda a la abstracción como recurso representativo. Este trabajo que, a pesar de ejercer una visión abstracta sobre la realidad, era comprendido por todos los tripulantes, ya que representaba al océano como ese no lugar, sobre el cual no se necesita decir mucho más de lo que todos ya saben.



*“Al capitán todos le ponían en el alto candelero.
¡Qué porte, qué soltura y qué gracia!,
y ¡tan solemne también! Cualquiera podía ver que
era un sabio sólo con mirarle a la cara.*

*Había comprado un gran mapa que representaba el mar
y en el que no había vestigio de tierra;
y la tripulación se puso contentísima al ver
que era un mapa que todos podían entender.*

*¿De qué sirven los polos, los ecuadores,
los trópicos, las zonas y los meridianos de Mercator?
Así gritaba el capitán. Y la tripulación respondía:
¡No son más que signos convencionales!*

*¡Otros mapas tienen formas, con sus islas y sus cabos!
¡Pero hemos de agradecer a nuestro valiente capitán
el habernos traído el mejor —añadían—,
uno perfecto y absolutamente en blanco!*

*Esto era encantador, sin duda, pero enseguida descubrieron
que su capitán, en quien todos confiaban ciegamente,
sólo tenía una noción de cómo cruzar el Océano,
y ésta era ir tocando la campana.”*

La Caza del Snark . Agonía en Ocho Cantos
Lewis Carrol (Carrol, 1982)

Cartografiamos para representar nuestra idea del mundo pero también lo podemos hacer para proyectar futuras acciones o movimientos.

Una línea trazada en un plano de metro o de tren es una construcción topológica de un hecho urbano y una posibilidad de recorrido ya cartografiada. Nosotros nos atenemos a esa cartografía utilizándola como una base para futuros desplazamientos en la ciudad. Si bien el interés nace por seguir el trazado que dibuja la línea ferroviaria en Sants, en específico el Cajón Ferroviario, también se pretende generar nuevos mapas que hablen de nuevos recorridos, o nuevos trazados, en donde la línea ya no aparece, ya que será desdibujada. Graficando la independencia de algunos desplazamientos en el territorio por sobre lo que esta construcción físicamente determina.

Si dibujamos nuestros desplazamientos , además de lo que vemos y experimentamos en ellos bajo las reglas de un marco de elementos físicos que lo definen en su trayecto, también deberíamos poder dibujar esos elementos para su comprensión desde otra mirada.

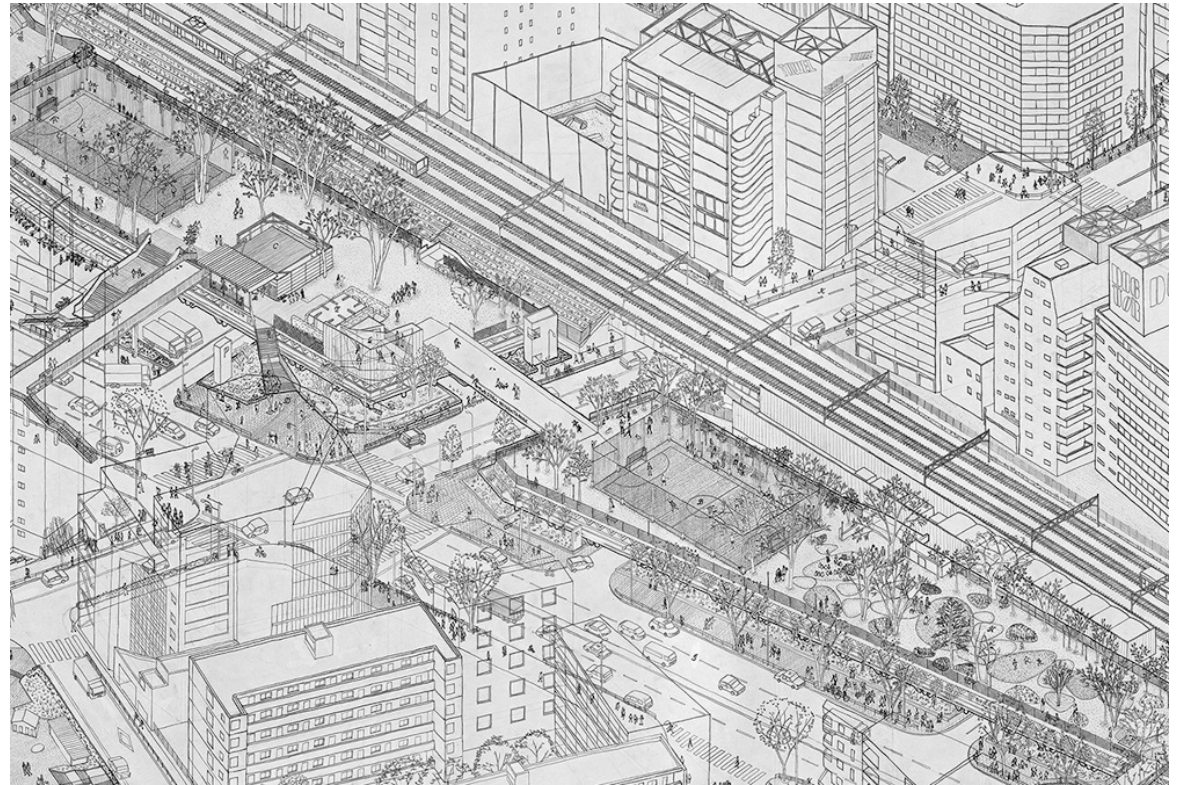
Una mirada elevada, pero oblicua de la ciudad puede ser una herramienta que incluya y grafique volumétricamente las variables espaciales que la componen. Variables que no veremos en las cartografías dado que estas no son empleadas para representar volumetrías y sus mutaciones en el tiempo, sino las relaciones y los movimientos que se producen entre estas.

“Los fenómenos urbanos ya no aparecen como calcomanías, sino como procesos evolutivos “completos” que se mueven entre el espacio y la sociedad, según principios del todo diferentes a la geometría bidimensional y, por consiguiente, indescifrables en imágenes satelitales y mapas topológicos”. (Boeri, Lo Ordinario / Atlas Eclécticos, 2003, p. 187)

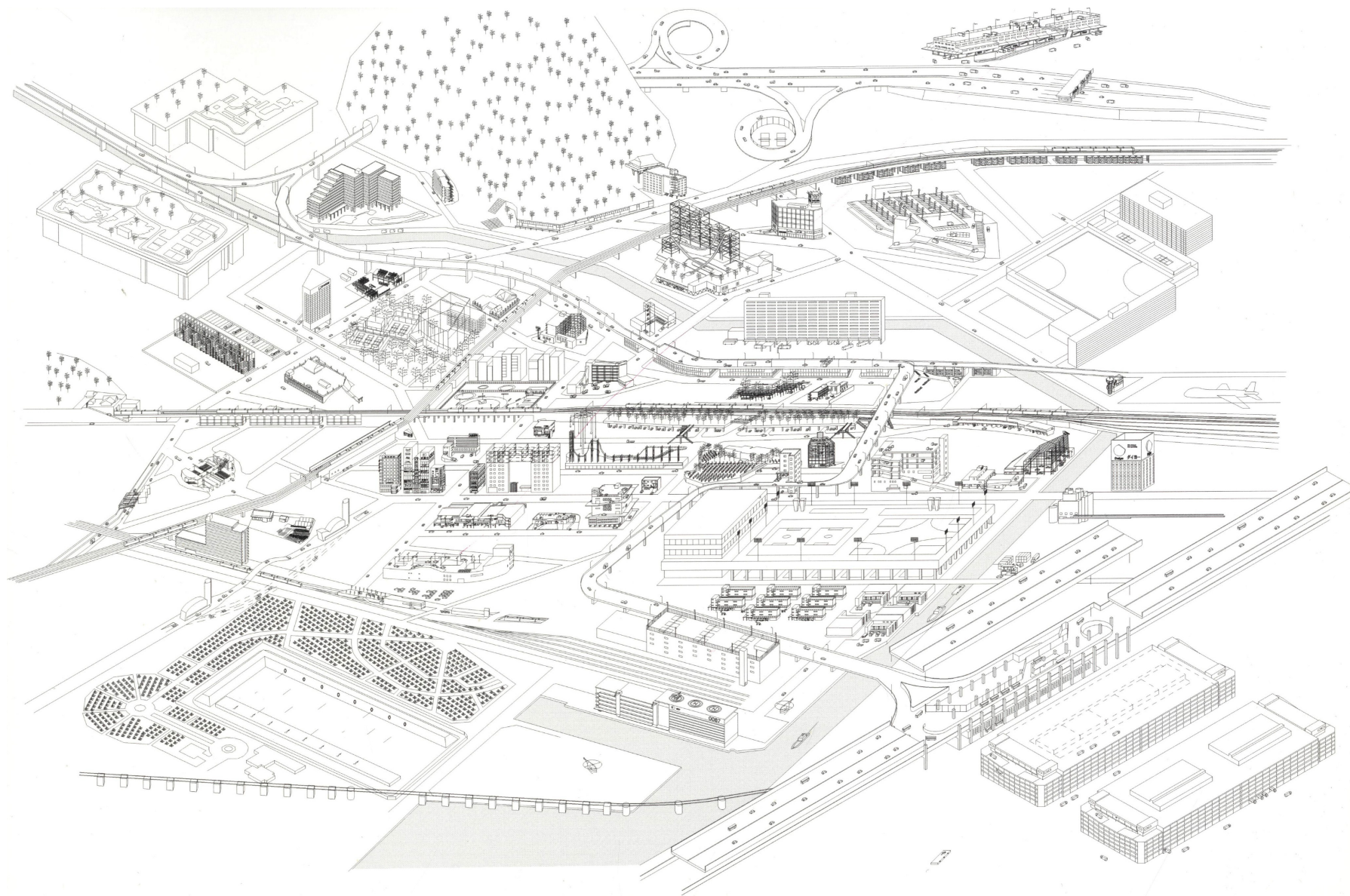
El estudio de arquitectura japonés Atelier Bow–Wow, se ha volcado en la tarea de construir un lenguaje gráfico a partir del dibujo que sea capaz de representar sus proyectos y la ciudad incluyendo la mayor cantidad de variables posibles. El componente es la multidimensionalidad, y la idea es que la imagen pueda contener las capas de información que se estimen necesarias para poder así transmitir al espectador el concepto de un organismo en el que ocurren un sin fin de funciones y acontecimientos. En Made In Tokio, los japoneses elaboran una guía de construcciones de carácter cotidiano, las cuales pasan a ser foco de observación y origen de posibles proyectos . Una mirada externa nos proporciona una representación desprejuiciada de la ciudad a modo de catalogo, en el que estas arquitecturas antes anónimas, pasan ahora a tener relevancia para la constitución de la ciudad. Acá la ciudad pasa a ser comprendida no solo desde sus partes menos atractivas y que ahora adquieren cualidades destacables, sino que también como una red de conexiones entre hechos y acontecimientos urbanos.

“El resultado de la observación depende también del método de representación. Si el método no encaja con la observación, a menudo puede que el resultado no llegue a vislumbrarse. Por consiguiente, es importante desarrollar un método de representación que no pierda la calidad de la observación” (Kajima, Koroda, & Tsukamoto, 2010, pp. 148-149)

Estos trabajos, también tienen la particularidad de ser realizados por múltiples personas en una variable de tiempo indefinida, lo que le proporciona una condición de comprensión colectiva sobre lo representado. Esta dimensión, (la del tiempo) puede ser estática o variable, dependiendo de la intención que al dibujo se le quiera dar. Calidad que creo es digna de destacar, ya que al poder manejar este recurso, las capas informativas presentadas sobre el lugar aumentan considerablemente, enriqueciendo y dándole un valor útil a lo representado, que va más allá de lo meramente formal.



Atelier Bow-Wow / Imagen del proyecto Miyashita Park en Shibuya , Tokio. 2011



“La naturaleza estática de un punto de vista, ya sea en una fotografía o en Canaletto, da como resultado una imagen fija consecuencia de un punto de vista demasiado fijo” (Joyce, 1999, p. 78)

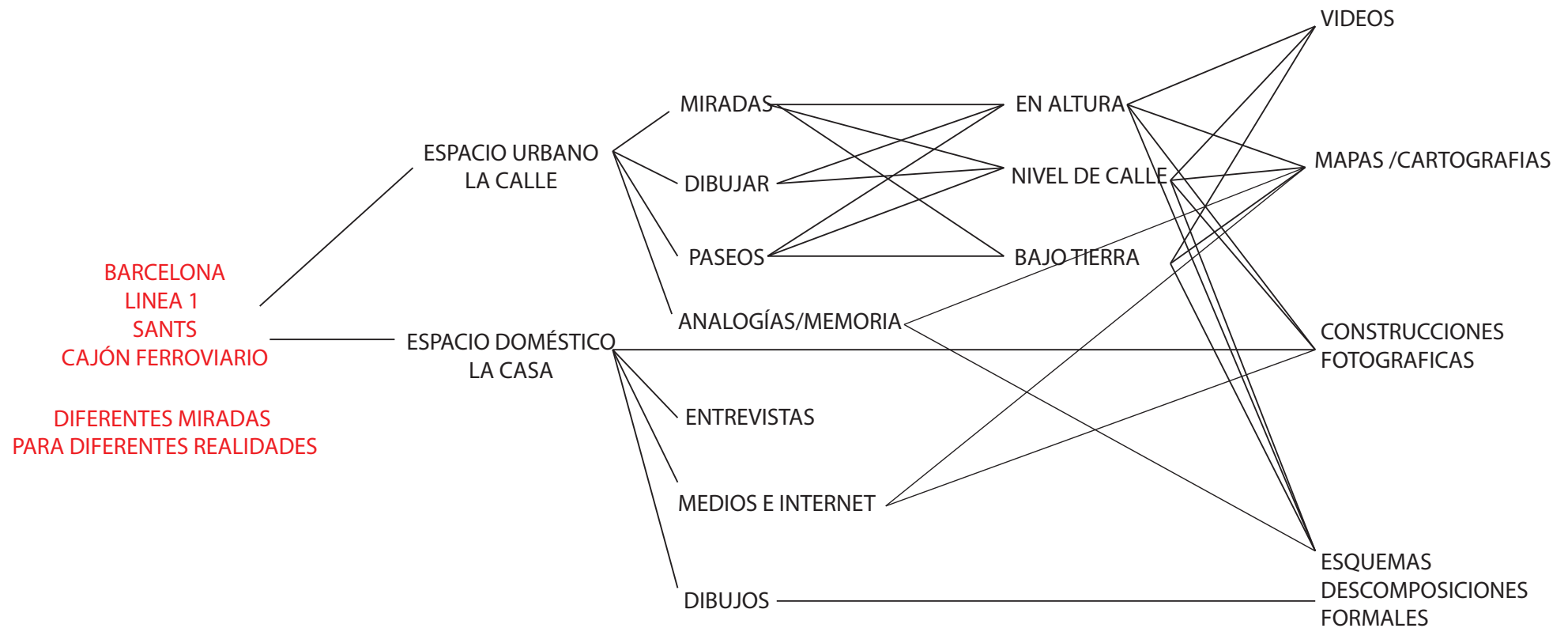
David Hockney trata de modificar a partir del recurso de la fotografía el factor del tiempo ligado a una determinada imagen fracturándola en múltiples partes. Cada parte, responde a un tiempo determinado. Estas representaciones buscaban retratar con alta precisión todo tipo de situaciones realizadas en una variable de tiempo prolongada. Este trabajo, no estaba limitado por el momento en el que la fotografía se tomaba para capturar una imagen general, sino que respondía al tiempo en que se tomaban una serie de imágenes que construían una escena. Se podría decir que este recurso, podría ser aplicado de forma efectiva para poder retratar la ciudad y los diferentes momentos experimentados en diferentes lugares. Al retrasar la velocidad de obturación para poder tomar una imagen con una cámara fotográfica podríamos obtener un tiempo prolongado representado en ella pero, como hacemos para poder construir una imagen con diferentes focos y diferentes tiempos, y que estos sean parte de una gran escena? Solo a partir de la fragmentación y de la posterior unión de estas imágenes. Una imagen, componente de otra imagen mayor, podría ser tomada un día A y la imagen adyacente a esta el día B. Un tiempo X que es determinado libremente por el artífice de la foto, a su voluntad, tal como sucede en el dibujo y en la pintura.

Este método, recurrentemente utilizado por los arquitectos para sus presentaciones, amplía nuestra percepción visual y temporal de una imagen. Se torna en una especie de rompecabezas en donde las partes van siendo añadidas para conformar un gran conjunto.



He aquí las herramientas.

Estas constituyen la estructura de este trabajo de investigación, y su marco referencial les proporciona la solidez necesaria para poder ser ejecutadas. Mirar la ciudad con diferentes ojos y buscar esos relatos es un objetivo que se hace primordial para poder hablar de las múltiples realidades que en ella se alojan. Caminar para poder comprender sus límites y sus posibilidades nos permite entregarle a esta investigación ese respiro y libertad siempre bienvenida en estos procesos. Así, por último, podremos cartografiar y buscar formas de representar esas miradas y esos recorridos en un material gráfico, que sea entendido como un espacio simbólico de operación a distancia, que legitima las decisiones proyectuales.



3_ Capas de memoria.

“De lo que una vez fue el mundo, tú haz hecho una ciudad”

Rutilius Numatianus

Un breve relato sobre Sants y la infraestructura ferroviaria.

Si bien nuestro objetivo principal se escapa de abordar este tema a partir de la complejidad técnica que la infraestructura de transportes nos presenta, igualmente debemos atenernos a reglas básicas de conocimiento histórico para poder entender la naturaleza de del hecho sobre el cual estamos hablando y del contexto en el que este está insertado

Las infraestructuras, y en general , la redes que permiten y distribuyen los accesos a las ciudades, han sido a través del tiempo objeto de atención y de constante reflexión por parte de la arquitectura y del urbanismo. En estas, radica el potencial de ser generadoras de transformaciones urbanas determinantes para cambios futuros en la ciudad, además de ser decisivas en cuanto a la capacidad de movilidad en el espacio público y la utilización de este.

El caso de Barcelona no es la excepción. Esta, ha ido definiendo gran parte de su morfología urbana y ha modificado su territorio a lo largo del tiempo a partir de los trazados que corresponden a la infraestructura de transportes.

Entorno al año 1830 en Barcelona surgen las primeras ideas de derribar los muros medievales que contenían a la ciudad antigua. Para ese entonces Barcelona ya se posicionaba como el centro industrial más importante del país. Sus fábricas, tenían la limitante de tener que posicionarse al interior de la ciudad o en su defecto en alguno de los pueblos que se encontraban en las cercanías. Para el año 1846, Barcelona queda sin terreno libre para poder albergar industria, la única opción era la de situarse en los pueblos vecinos.

La situación en ese entonces era compleja, ya que la población de la ciudad había crecido considerablemente y la ciudad no era capaz sostener esos números sin dar paso al hacinamiento y a la insalubridad. Esto, acompañado de la presión ejercida por el sector progresista e industrial, generó movimientos y protestas a favor del derribo de las murallas, lo que se terminó concretando el año 1854. Consecuencia de este hecho, ese el año siguiente se le encarga Idelfons Cerdá el levantamiento topográfico de los alrededores de la ciudad, el cual ya había elaborado una extensos estudios sobre los beneficios . Posteriormente se llama a concurso para elaborar una propuesta de ensanche para la ciudad, del cual resultó ganador el proyecto de Antonio Rovira y Trías, pero este resultado fue anulado bajo un decreto real el mismo año, dando como ganador el proyecto que había elaborado Cerdá. El 9 de diciembre de 1858 se confirma la autorización del Gobierno de Madrid para llevar a cabo el ensanche de Barcelona.

¹⁴ La densidad poblacional de la ciudad de Barcelona en esos años alcanzaba la desmesurada cifra de 860 habitantes por hectárea, tomando en cuenta la baja altura de la edificación.

¹⁵ Hay que tener en cuenta que existía un grupo considerable de personas que defendían esta idea por el valor especulativo que suponía la urbanización de 1.100 hectáreas de terreno.

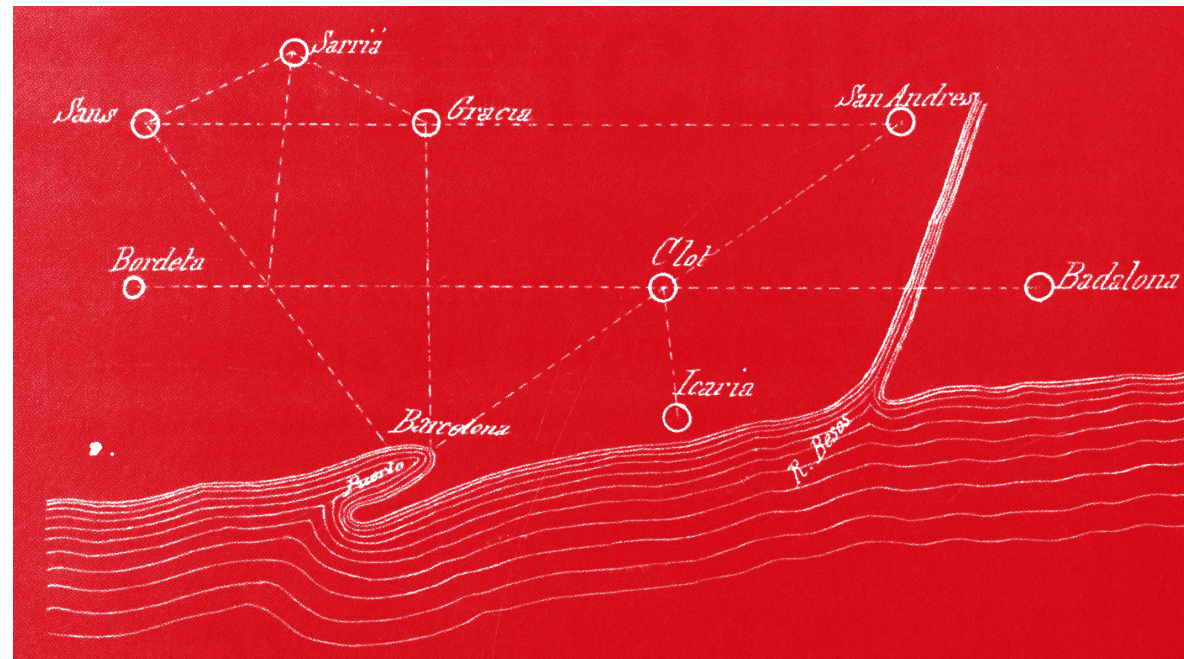


Esquema sobre plano de Barcelona dibujado por Idelfons Cerdá, que muestra la distancia extramuros de 2 km que debía quedar libre de edificación establecida por criterios defensivos Además se marcan los tres trazados ferroviarios existentes para el año 1855.

- 1_Línea Barcelona-Mataró (1848)
- 2_Línea Barcelona-Granollers (1854)
- 3_Línea Barcelona-Martorell (1854)

El año 1859 comienza la expansión de la ciudad hacia las poblaciones mediante la construcción y la urbanización. Con respecto al ensanche, Cerdá pone un especial énfasis en la contradicción entre la ciudad existente, que responde a una superada organización social, y la nueva concepción del mundo que puede derivarse de los avances técnicos y científicos. Su formación técnica (ingeniero de caminos, canales y puentes) le induce a plantearse el problema de la ciudad basándose en la investigación acerca de las exigencias de la nueva civilización cuyo carácter distinto es el movimiento y la conectividad, y en el estudio de las posibilidades que ofrecen los nuevos medios de locomoción, ejemplificados entonces por la maquina de vapor.

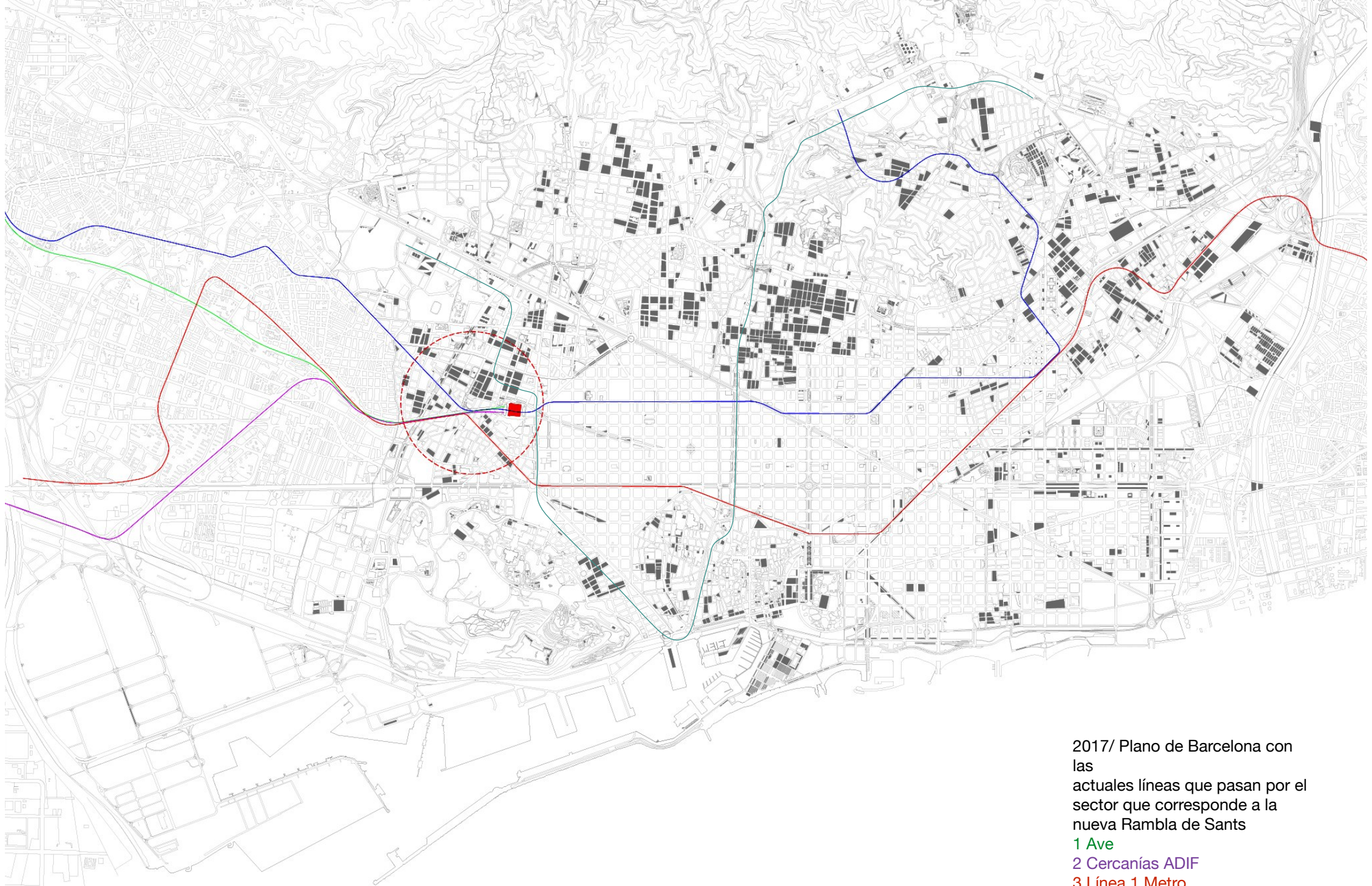
De esta forma, el planteamiento urbano se liga indisolublemente a la capacidad de movilidad que este pueda soportar. Desde la planificación de las cuadras octogonales que permitían una amplia visibilidad a los carruajes al llegar al cruce , hasta el planteamiento de una nueva estructura ferroviaria integrada en la ciudad y que se basaba en estaciones pasantes, y no de termino, lo cual generaba una conexión permanente entre estas, otorgándoles la posibilidad de intercambios.



1859 Conexión de las vías principales con los municipios del llano de Barcelona propuestas por Cerdá



Esquema de estaciones pasantes sobre el plano del Ensanche, en donde aparecen destacados los trazados ferroviarios existentes y los propuestos por Cerdá.



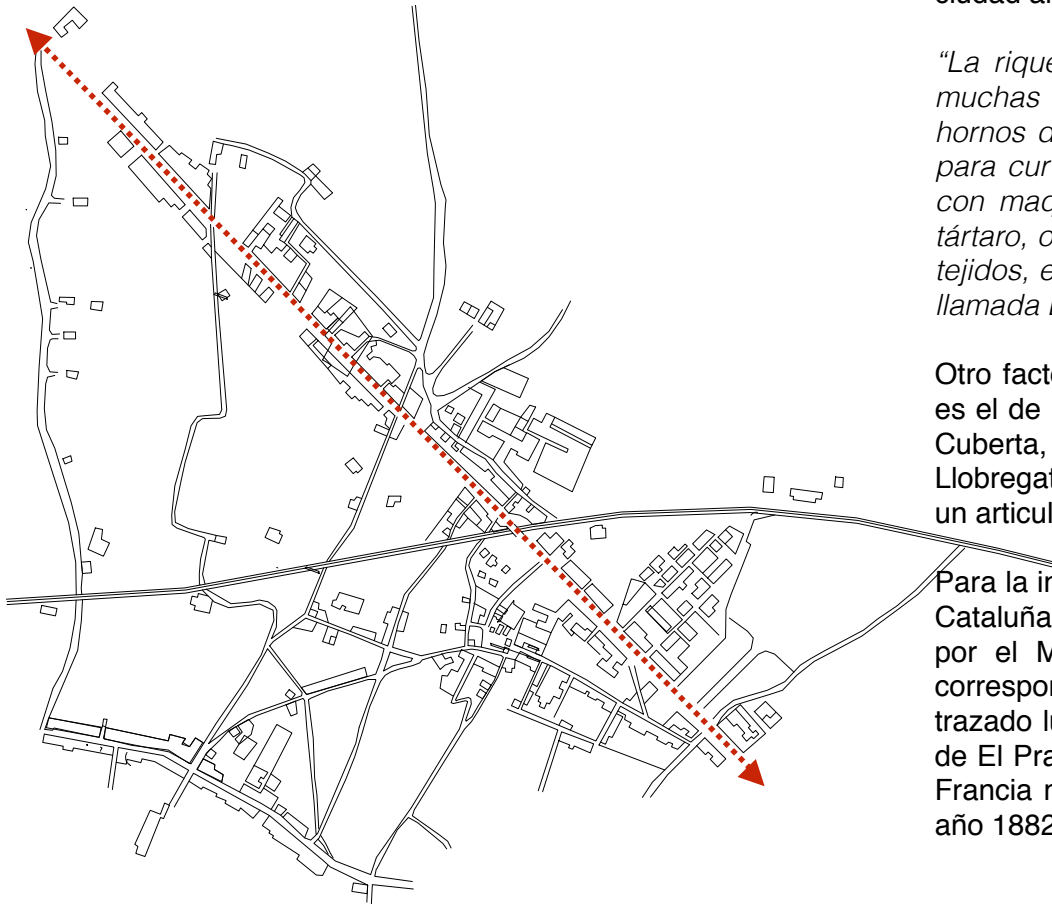
2017/ Plano de Barcelona con
las
actuales líneas que pasan por el
sector que corresponde a la
nueva Rambla de Sants

1 Ave

2 Cercanías ADIF

3 Línea 1 Metro

Plano de 1875 que muestra como se fue urbanizando el Municipio de Sants. Se puede ver que el Carrer de Sants fue el principal eje donde se ubicaron las primeras viviendas . Estas de pequeña crujía y alargadas constituyen la tipología predominante en el barrio.



El área rural del Municipio de Sants, estaba conformada principalmente por masías. Esta, comenzó a sufrir una gran transformación con la construcción del tren hacia Martorell¹⁶, y con la instalación de dos grandes industrias ligadas al sector textil, el Vapor Vell (1846) y el Vapor Nou o España Industrial (1851). Es importante decir que esta transformación se dio principalmente por el carácter industrial que adquirió el Municipio luego de la llegada de estas fábricas.

Victor Balaguer en su libro, Guía de Barcelona a Martorell por el Ferrocarril, describe a “Sants” como un pueblo que ha logrado surgir gracias a la Industria y su cercanía con la ciudad antigua.

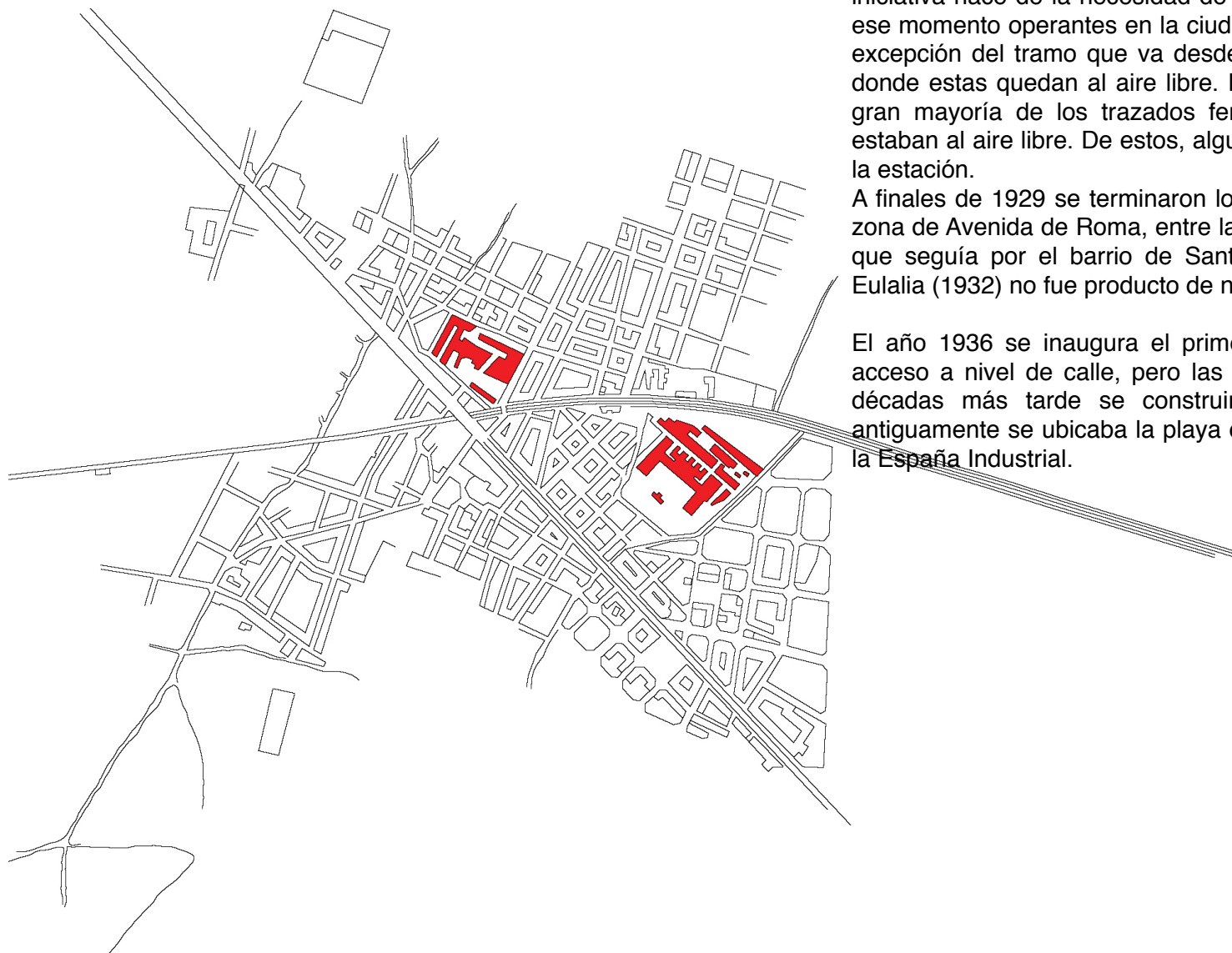
“La riqueza industrial de este pueblo es de bastante importancia en atención a las muchas fábricas que en el existen por su proximidad a la capital. Hay diez y ocho hornos de ladrillería, cinco fábricas de loza ordinaria, una de húles, un blanqueo, una para curtir lanas, dos de aguardiente, una de productos químicos, un molino harinero con maquina de aserrar mármol, una fábrica de clarificar agua-ras, otra de crémor tártaro, otra de aderezos de lustrar llamada Auxiliar de la Industria y varias de hilados y tejidos, entre las que se cuentan las muy notables de los señores Güell y compañía y la llamada España Industrial” (Balaguer, 1857)

Otro factor que también es relevante para la consolidación urbana e historica de Sants es el de haber potenciado un eje comercial, que corresponde al Carrer de Sants y Creu Cuberta, el cual conecta actualmente Plaza España con el Municipio de Hospitalet de Llobregat hacia el Norte. En este, se da la mayor parte del comercio y se conforma como un articulador del barrio con los municipios colindantes.

Para la inauguración de el tercer trazado ferroviario de Barcelona, que corría entre Plaza Cataluña y Molins de Rey, en el año 1854 se incluyeron en dos estaciones que pasaban por el Municipio de Sants: Una ubicada en la actual Plaza de Sants y la otra correspondiente al apeadero de la Bordeta, actualmente a la altura de Riera Blanca. Este trazado luego pasó a ser parte de uno mayor fusionándose el año 1887 con la estación de El Prat de Llobregat, así los trenes de Vilanova podrían ahora llegar a la estación de Francia mediante un trazado que discurría por la calle Aragó, el cual fue inaugurado el año 1882.

¹⁶El ferrocarril de Martorell , fue inaugurado el 26 de Noviembre del año 1854 y comprendía un tramo que nacía en el actual encuentro entre Ronda Universidad y Plaza Cataluña, hasta el municipio de Molins de Rei, pasando por las actuales calles de Aragó y Roma, para luego adentrarse en el municipio de Sants.

Plano de 1891 en donde se puede apreciar ya instalación de las dos grandes fábricas de Sants. El Vapor Vell y la España Industrial o Vapor Nou.



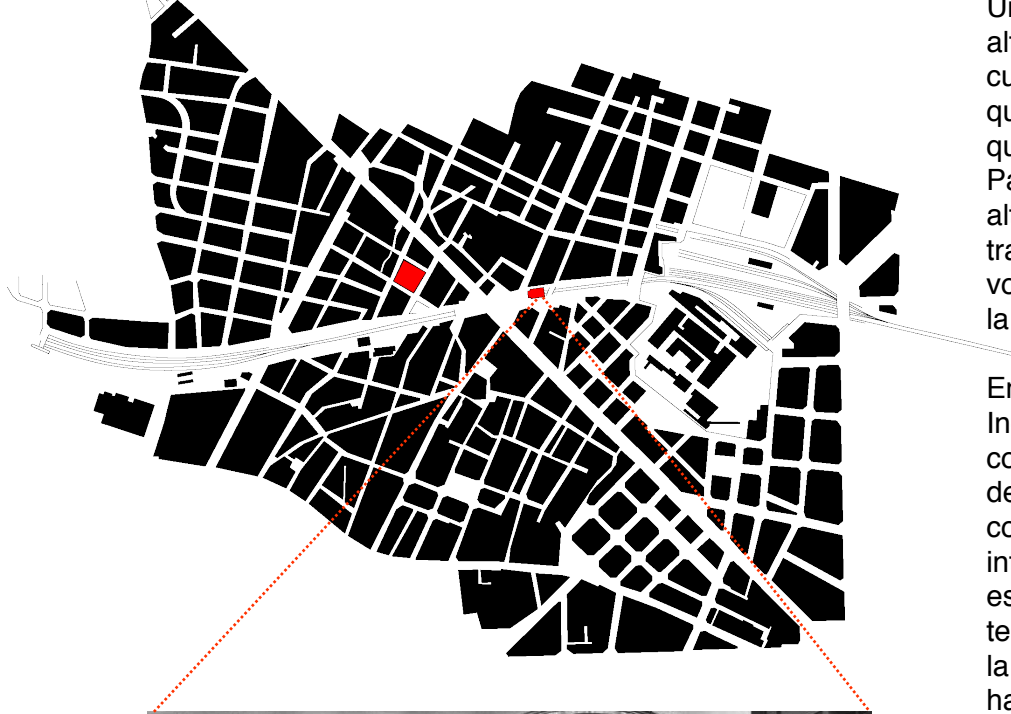
En el año 1913, en los terrenos adyacentes al corredor ferroviario entre Carrer de Sants y la calle Badal se inaugura el Mercado de Sants, lo que contribuyó a que la zona se fuese urbanizando de manera progresiva. Si anteriormente el trazado ferroviario se daba entre macías y huertos, ahora este comenzaba a discurrir entre calles y edificios. Una estructura urbana se iba consolidando en sus bordes

La compañía de Ferrocarril Metropolitano, comienza el año 1922 a construir la actual Línea 1 del Metro de Barcelona, en esos momentos llamada Metro Transversal. Esta iniciativa nace de la necesidad de unir las diferentes líneas de las cuatro compañías en ese momento operantes en la ciudad. El trazado de la Línea 1 se planteó soterrado, con excepción del tramo que va desde plaza de Sants hasta la Estación Santa Eulalia, en donde estas quedan al aire libre. Hay que tomar en cuenta que a principios de siglo la gran mayoría de los trazados ferroviarios que pasaban por la ciudad de Barcelona estaban al aire libre. De estos, algunos se soterraban a medida que se iban acercando a la estación.

A finales de 1929 se terminaron los trabajos de rebaje del trazado correspondiente a la zona de Avenida de Roma, entre la calle Aragón y la estación de Sants, pero el trayecto que seguía por el barrio de Sants pasando por Mercat Nou y posteriormente Santa Eulalia (1932) no fue producto de ninguna intervención urbanística.

El año 1936 se inaugura el primer edificio para la estación de Sants. Este tenía su acceso a nivel de calle, pero las vías seguían discurriendo una cota mas abajo. Tres décadas más tarde se construiría la actual estación de Sants en el lugar que antiguamente se ubicaba la playa de vías de el antiguo apeadero, frente a la Fabrica de la España Industrial.

Plano de 1962 que muestra el barrio ya consolidado, los vacíos provocados por la playa de vías de la estación de Sants y la herida provocada por el trazado ferroviario. Además se marca la nueva Estación y el Mercado de Sants



Una vez que la locomotora a vapor pasa a ser reemplazada por la eléctrica, se ve como alternativa que los recorridos que pasaban al aire libre puedan ser soterrados y cubiertos. El año 1956 se electrifica toda la red ferroviaria de Barcelona lo que dio pie a que todos los tramos pudieran cubrirse. Es así como se tapa el trazado de la calle Aragó que llegaba hasta el apeadero de Paseo de Gracia. Obras que concluyeron el año 1962. Para el año 1966 se inaugura un puente que unía el lado Montaña con el lado Mar a la altura de la Calle Badal. El barrio de Sants- Badal seguía enfrentándose a la herida del trazado ferroviario sin muchas actuaciones por parte del ayuntamiento. No había voluntad para poder solucionar o buscar alternativas definitivas al problema que causaba la desconexión provocada por las vías.

En 1979, coincidiendo con el planeamiento urbanístico del nuevo Parque de la España Industrial, se inaugura la actual Estación de Sants, pero la cobertura de las vías correspondientes al Paseo San Antoni no fue hasta el año 1994. Esta operación además de entregar permeabilidad y continuidad al sector produjo un nuevo hecho, que fue la construcción de una nueva topografía de hormigón sobre el trazado ferroviario. Esta intervención daría pie a un nuevo encuentro que sería entre la ciudad ya consolidada y esta topografía, generando espacios intermedios y una “calle elevada” por sobre el territorio de la ciudad. Se podría decir entonces que gracias a esta topografía construida la estación de Sants no solo es edificio sino que es también calle. Permear la ciudad hacia el interior de una estación o un parque debe constituirse como un primer objetivo de edificios e intervenciones urbanas de esta naturaleza. Estas responden a la ciudad y a su reconocimiento. Tal como lo plantea Kahn.

“Antes que una estación de trenes sea un edificio, esta quiere ser una calle, crece desde las necesidades de una calle, desde el orden del movimiento, un lugar de encuentro de contornos vidriados” (Kahn, 1955)

Las diferencias de alturas que generó este nuevo “terreno artificial” se pueden evidenciar fácilmente en la desconexión que existe entre La España Industrial y la Estación de Sants. Una diferencia de 5 metros es la que nos muestra el plano topográfico, estando la España Industrial en la cota 25.8 y la Estación de Sants en la cota 30.7. Es interesante poder constatar que esta diferencia no es dada por la topografía del sector y que la Estación de Sants se eleva prácticamente 7 metros desde la cota en la que transitan las vías. Desde este punto de vista, se puede entender que el tramo entre la Plaza de los Países Catalanes y Riera Blanca, pasando por el Cajón Ferroviario, es un territorio absolutamente artificial, del cual se puede observar la ciudad desde “lo alto”



1967 Segundo edificio de la estación de Sants en la etapa final de su construcción. Este, estaba ubicado en la Plaza Salvador Anglada.

Cuestión de alturas:

Esquema de cotas de nivel en el sector de la Plaza de Sants según plano topográfico.

30.5 27.2 25.8 30.5

Las diferencias de alturas que generó este nuevo “terreno artificial” se pueden evidenciar fácilmente en la desconexión que existe entre La España Industrial y la Estación de Sants. Una diferencia de 5 metros es la que nos muestra el plano topográfico, estando la España Industrial en la cota 25.8 y la Estación de Sants en la cota 30.7. Es interesante poder constatar que esta diferencia no es dada por la topografía del sector y que la Estación de Sants se eleva prácticamente 7 metros desde la cota en la que transitan las vías. Desde este punto de vista, se puede entender que el tramo entre la Plaza de los Países Catalanes y Riera Blanca, pasando por el Cajón Ferroviario, es un territorio absolutamente artificial, del cual se puede observar la ciudad desde cierta altura. Tal como la frase anteriormente citada de Boeri, desde lo alto pero no tan arriba, para ver el tiempo

Se han revisado brevemente algunos de los acontecimientos que creo fundamentales para tener una cierta idea de el estado de la situación y el contexto previo a la generación del caso de estudio.

El Cajón Ferroviario de Sants, ubicado en el sector comprendido entre las calles Avenida de Sants y Riera Blanca, adquiere otro tono, distinto al del paseo de San Antoni y a la Estación de Sants. A pesar de este ha sido el producto de una actuación en favor de mejorar las condiciones negativas generadas por el impacto del trazado ferroviario, no deja de estar exento de polémica, desajustes y controversias, además de un historial en su gestión y en su implementación que se prolongó durante un tiempo excesivo. En los capítulos siguientes se busca analizar este hecho, a través de la documentación encontrada y referencias, pero también a partir de lo que experimentado en los recorridos hechos por el lugar y de los relatos de quienes han sido entrevistados por tener una estrecha relación con el proyecto.



Carrer de Autonomia con Eusebi Planas. Acá se puede ver claramente la cota natural versus la topografía artificial de el Paseo San Antoni



2017 Vista hacia la Estación de Sants, la cual desaparece debido a la pérgola y la altura de la cota.



2017 Otra vista panorámica hacia la Estación de Sants. El hecho de que el parque este 5 mts. más bajo le otorga un carácter introvertido .

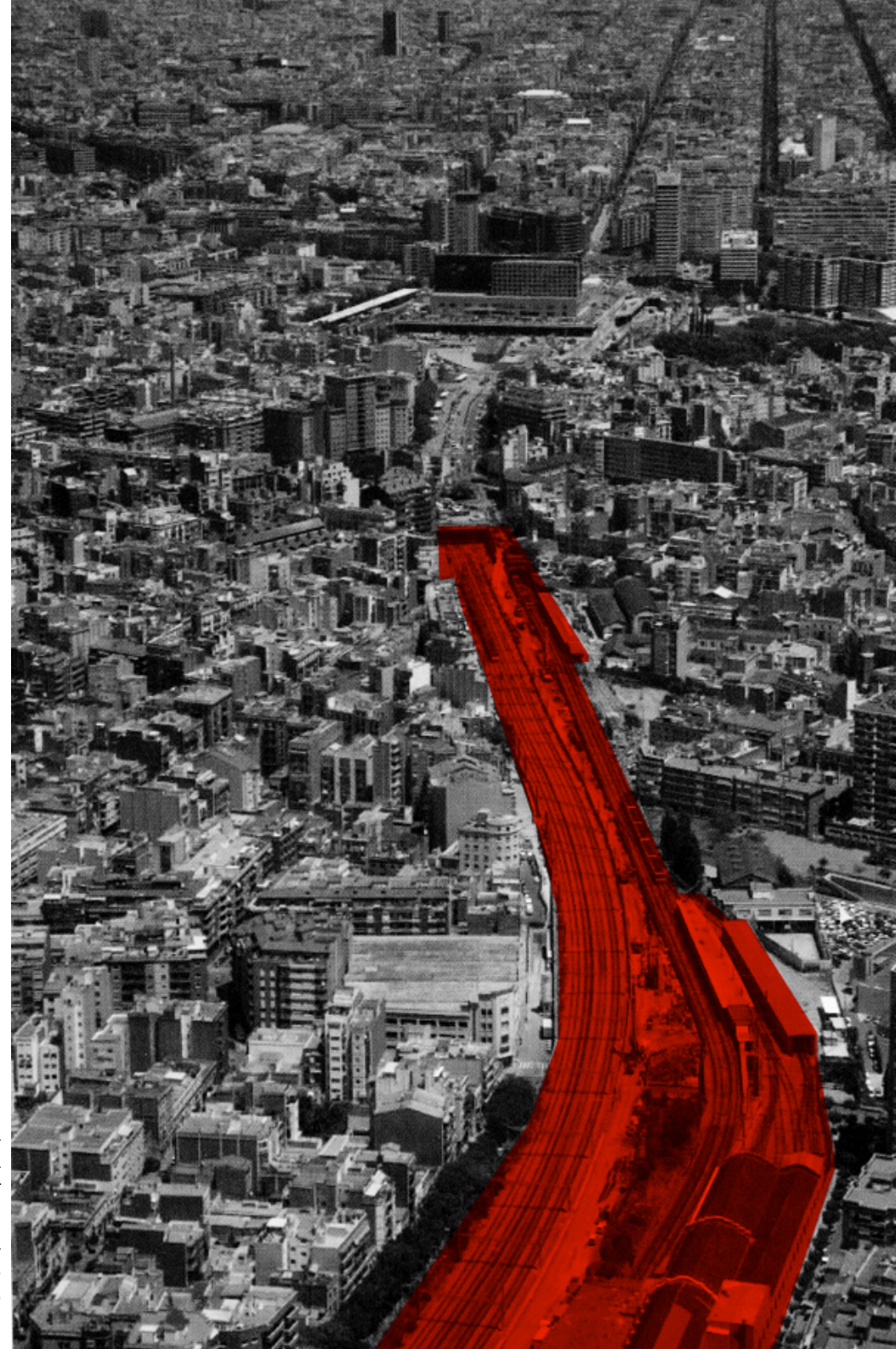


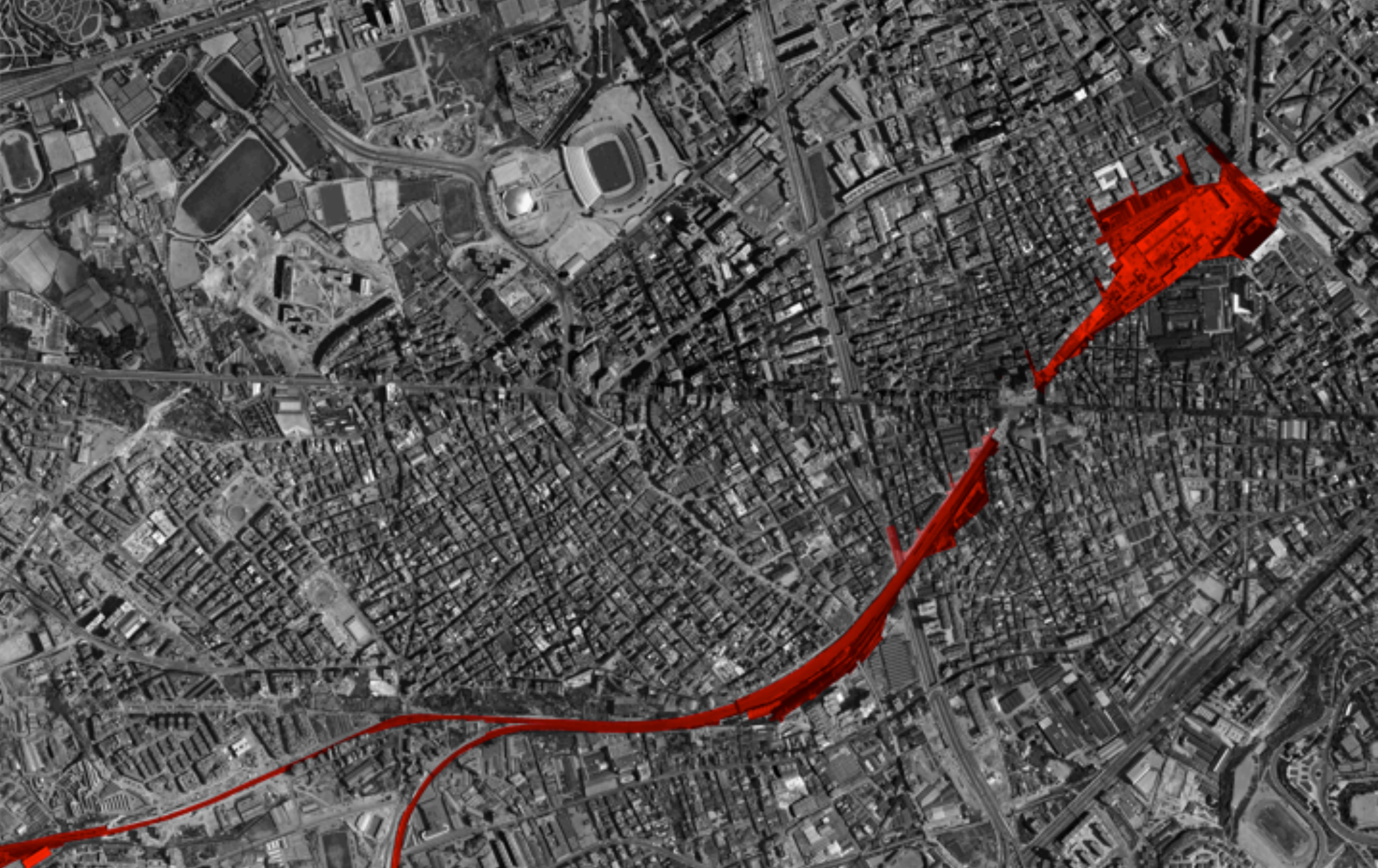
2017 Vista desde la cota de la Estación de Sants hacia la laguna del Parque de la España Industrial.



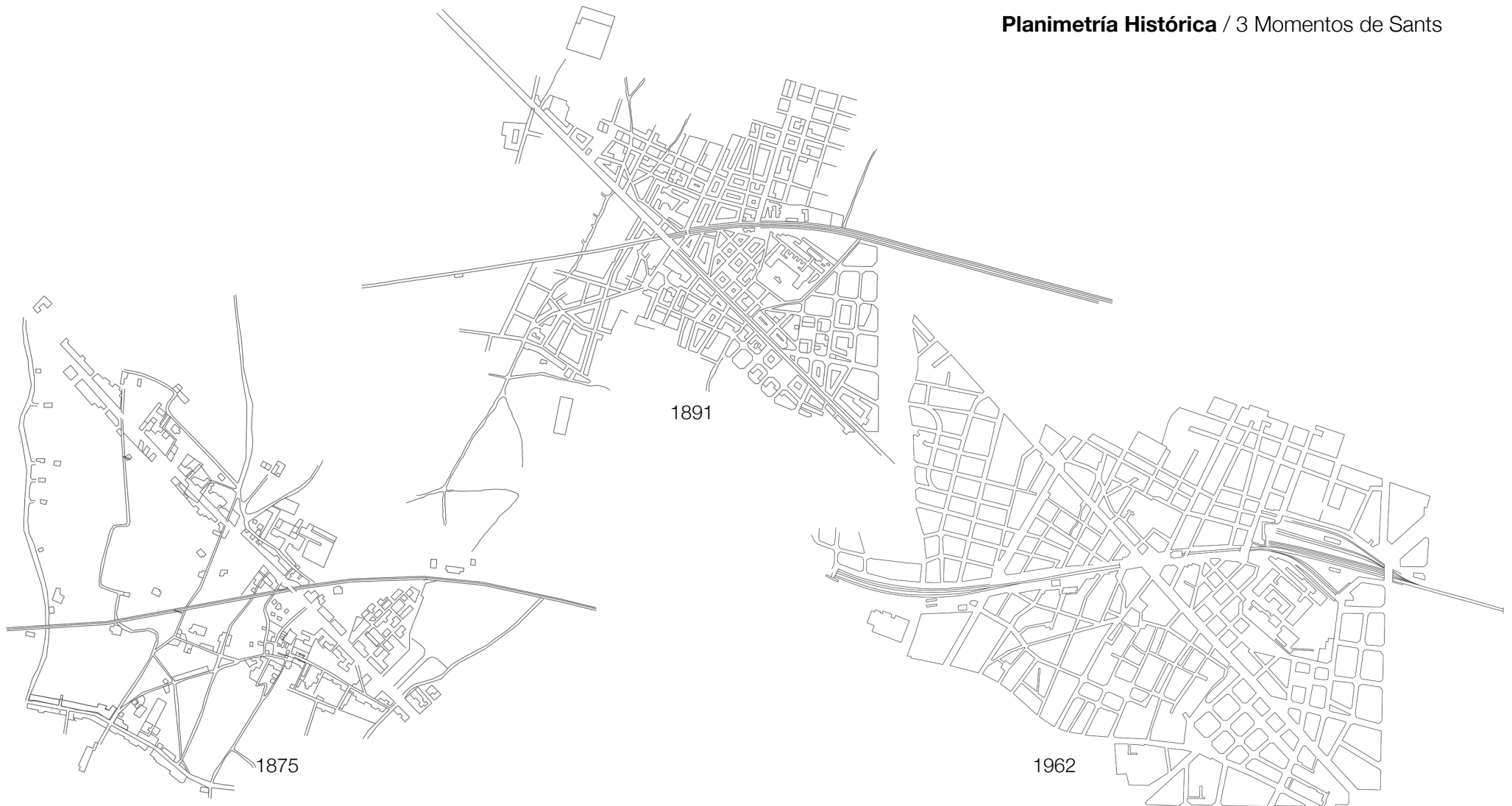
1972 Actual Estación de Sants en construcción. Un gran vacío urbano dejado por la playa de vías de la antigua estación sirve como lugar de emplazamiento para el nuevo edificio. Se puede observar también la cobertura de el trazado correspondiente a la Avenida de Roma.

1974 . Al fondo se puede ver la Estación de Sants aún en etapa de construcción y en un primer plano podemos ver la estación Santa Eulalia y la herida provocada por el trazado de las vías del tren al pasar por el Barrio Sants- Badal





1974/ Estación de Sants en construcción y trazado de las líneas ferroviarias pasando por los Municipios de Sants y Hospitalet



1859



1897



1930



1951

Serie fotográfica que muestra la evolución del sector en donde se ubica el Cajón Ferroviario actualmente.

13/ Año 1933. Desde Carretera de Sants 14/ Año 1941. Hacia Plaza de Sants. A la izquierda la calle Antoni de Capmany

15/ Año desconocido. 16/ Año 1941. Hacia Plaza de Sants 17/ 1965. Calle Antoni de Capmany y el trazado ferroviario.

18/ Antoni Capmany 19/ Calle Burgos. 20/ Calle Burgos con Badal. Se puede ver el actual edificio en conflicto por su cercanía con la Rambla. 21/ Vista desde Badal hacia el mar.



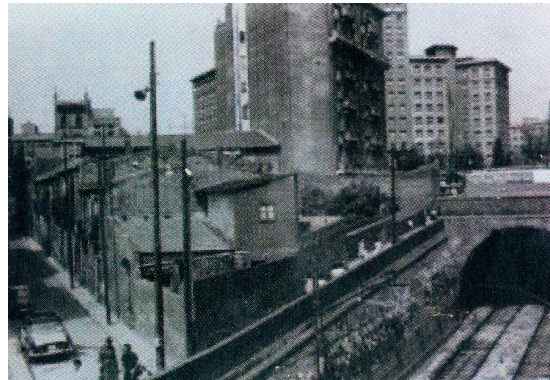
13



14



15



16



17



18



19



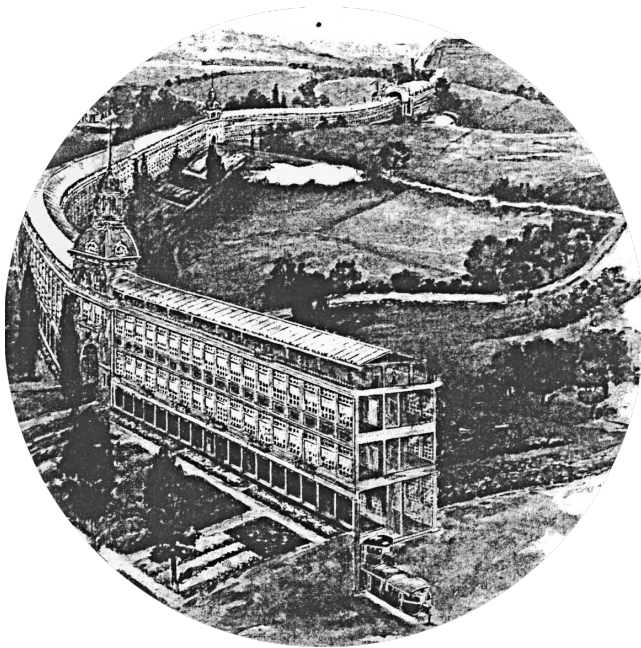
20



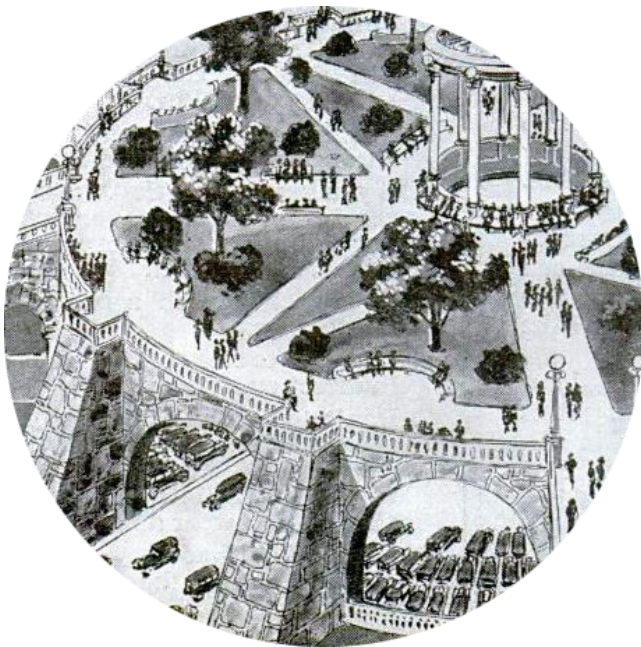
21

2009. Se puede ver a la izquierda
el Cajón Ferroviario ya en
construcción. Al Fondo la
Estación de Sants





Road Town . Una ciudad lineal
Edgar Chambless. 1910



The Wonder City You May Live to See. Harvey Corbet. 1925

La infraestructura como soporte.

La globalización nos prometió un mundo más interconectado, pero en nuestras ciudades muchas veces eso no se ve reflejado. Podemos ver que estamos en una etapa de la historia en el que el florecimiento de muros fronterizos y grandes infraestructuras dividen nuestras ciudades, no las conectan.

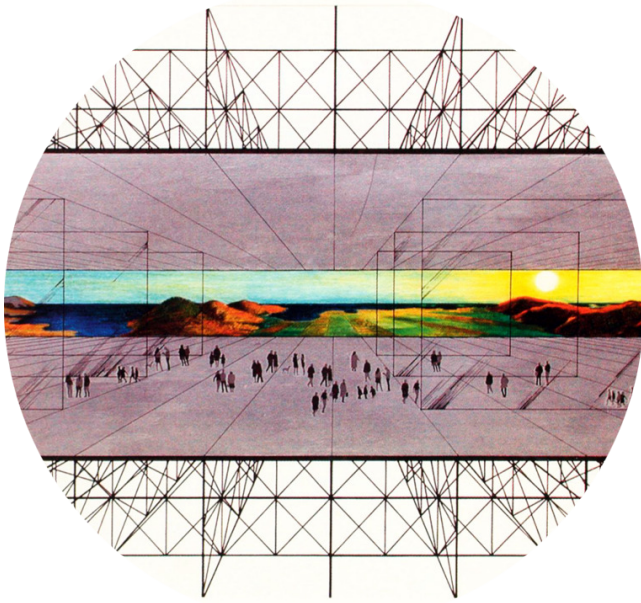
Con respecto a los trazados ferroviarios y en general las infraestructuras, si bien estos son parte de un sistema que genera beneficios, tales como la conectividad y en el caso de las estaciones, nuevos o mejorados edificios que muchas veces construyen espacios de oportunidades y pasan a ser nodos renovadores de sus entornos; también existen casos que generan alteraciones importantes e impactos negativos en la ciudad. Ethel Baraona en un artículo de la revista Quaderns, nos habla de las infraestructuras como *esa capa de la ciudad que habitualmente queda desplazada de los ámbitos de acción por parte de los arquitectos.* (Baraona, 2011)

Es tarea de los arquitectos poder visualizar el impacto que estas producen en la ciudad, no solo los beneficios. Debieran ser entendidas como cualquier otro proyecto *adhiriéndose a las dinámicas propias de los hechos urbanos ya existentes.* (Solà-Morales, 1994)

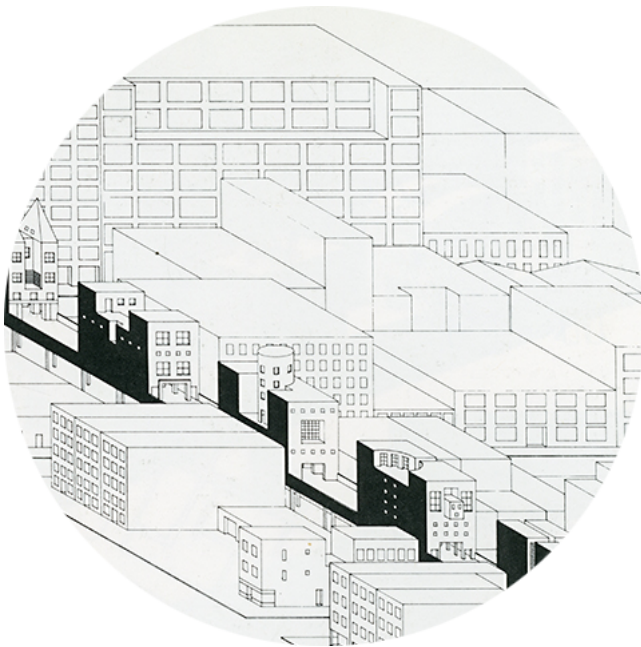
Pero es importante también que esto no solo quede relegado a los encargados de su planificación, sino que también sea producto de procesos participativos por parte de la comunidad que convive con ellas. En el caso de Sants, el proceso participativo que tuvo la comunidad en la toma de decisiones, fue determinante para que el proyecto fuera adaptado a sus requerimientos.

La infraestructura posee cualidades que hacen de esta una tipología constructiva y espacial única y tremendamente beneficiosa para las ciudades si es bien planificada y utilizada. Si hablamos de sus cualidades ordenadoras podríamos decir que esta es figura que determina el contexto en la que se inserta de manera radical, lo que muchas veces hace que sea un elemento controversial, repudiado por su entorno próximo debido a su carácter de obstáculo o barrera, y por otro lado admirado solo por los pocos que las utilizan. La escala que estas poseen, su limitación programática con las que muchas veces estas son planteadas, y los tiempos de uso que estas involucran, muchas veces la hacen incompatibles con el resto de la vida urbana.

Ahora bien si por el contrario a lo anterior planteado, se tratara de buscar en ellas ese potencial para poder soportar nuevas situaciones, acontecimientos y programas, y que estos puedan ser articulados con la ciudad, claramente les iremos tomando cariño y hasta admiraremos no solo su funcionamiento, sino también la capacidad con la que estas se integran en su entorno.



Non Stop City. Archizoom. 1969



Manhattan Bridge of Houses.
Steven Holl. 1982

La fusión entre infraestructura y arquitectura ha sido ampliamente estudiada y existen múltiples casos que referencian y validan la posibilidad de convivencia entre ambas. Podríamos hablar desde puentes que soportan programas habitacionales como el Ponte Vecchio en Florencia, hasta parques elevados que se construyen sobre estas a modo de reciclaje, como es el caso del High Line en Nueva York o la Promenade Plantee o Viaduc de Les Arts en Paris. También no podemos dejar de nombrar los discursos de las corrientes megaestructurales que buscaban en sus planteamientos la solución de problemáticas urbanas como la movilidad y la calidad de vida de los habitantes mediante la construcción de ciudades utópicas en el caso de Archigram con su Plug-In City o la Ciudad Espacial de Yona Friedmann y en otros casos mas aterrizados como lo es la Berlin Hauptstadt por parte de algunos miembros del Team X o las propuestas de Paul Rudolph para el Lower Manhattan Expressway en Nueva York. Cabe mencionar también el Bridge House de Steven Holl para las ciudades de Melbourne y Nueva York. En esta última propuesta sin construir, Holl situaba sobre la antigua West Side Line (actual High Line) una serie de bloques de viviendas a modo de Villas, que utilizaban como patio y vía de circulación pública la cubierta de la antigua infraestructura.

A grandes rasgos, todos estos proyectos buscaban integrar esa condición orgánica de la ciudad a sus planteamientos. Su adhesión a los contextos respectivos eran mediante observaciones presentes en la ciudad que se incluían a una nueva forma de construir basada en el soporte formal de la infraestructura. Una re-interpretación de una tipología.

Plantear una infraestructura que sea habitada, da pie a una integración de esta con la ciudad y su entorno próximo, ya no solo es definida por su valor utilitario con respecto a la eficiencia de la movilidad (en el caso de los trazados ferroviarios o viales) sino que también es valorada por su capacidad de integración y por su posibilidad de ser habitada. Es así, como se podría decir que en ella reside el valor para fomentar la vida pública.

Reyner Banham en su libro *Megaestructuras: Futuro Urbano del Pasado Reciente* dice: *"La inversión pública sustancial puede realizarse en infraestructuras (el esqueleto de las megaestructuras), con el fin de guiar y estimular las estructuras públicas entorno suyo. Esta estrategia puede extenderse luego a un nuevo concepto tridimensional de la utilización del suelo, según el que los servicios públicos sufragarán la propiedad y el mantenimiento de los sistemas de circulación horizontales y verticales."* (Banham, 1978) Es así como es posible entender la infraestructura como ese soporte que , gracias a sus cualidades espaciales y funcionales pueden entregar y albergar programas que se adhieran al comportamiento de la ciudad dotándola de un nuevo carácter, mucho más inclusivo y flexible.

El Cajón Ferroviario.



El proyecto planteado por los Arquitectos Sergi Godía y Ana Molino para solucionar los problemas de desconexión que poseía el barrio de Sants producto del trazado ferroviario, trata de entregar a la infraestructura esa capacidad de poder albergar otros programas relacionados a la ciudad, buscando articular el barrio mediante la construcción de un corredor verde en su cubierta.

Si bien el objetivo de dotar al sector de una nueva área verde a modo de corredor se cumple, el proyecto acarrea otro tipo de problemas a sus espaldas que pasan por una compleja y tramitada gestión e implementación a través del tiempo, además de no resolver al 100% esos objetivos inicialmente planteados, constituyéndose aún como un límite o obstáculo, ya que llega a una altura de más de 13 metros en ciertos tramos, sin también asociar programas en sus bordes mas allá de los traspasos y las estaciones de metro.

A medida que el barrio de Sants se iba consolidando y densificando, este iba construyendo su relación con las líneas de tren que pasaban por su territorio. Una relación que se puede catalogar como negativa, si se evidencian los planos históricos, en donde se puede evidenciar que los bordes del trazado pasaron a ser zonas residuales. Vacíos que solo podían ser utilizados por fábricas o por construcciones que servían como soporte de la línea férrea. La ciudad, de alguna forma, le daba la espalda a este hecho urbano.

Para el año 2001 se plantea la llegada del Ave a Barcelona lo que inicia un proceso de ajuste de la antigua infraestructura ferroviaria. Este hecho obligó a soterrar las vías correspondientes al Trazado de Alta Velocidad eliminando dos vías de las 8 que transcurrían por la superficie. El trazado ahora pasaba a tener menor dimensión reduciendo el ancho de 35 mts. y permitía el aumento de sección en la calle Antoni de Capmany de 14 a 33 mts. (Godia, 2013)

Godía, al definir los problemas que se tomaron en cuenta al estudiar el contexto, nombra la falta de conexión del lado Montaña con el lado Mar, existiendo solo dos pasos para ir de un lado a otro, en un tramo de mas de 700 mts, refiriéndose a los pasos de Riera de Tena y Riera Blanca. El caso de Rambla Badal había sido abordado solo a partir de la infraestructura vial con el soterramiento de la Ronda del Mig; proceso urbanístico que comenzó construyéndose el año 1968 para terminar el año 2015¹⁷, con la construcción de un paso subterráneo bajo el trazado ferroviario. Es así como su propuesta pretende ampliar estos pasos bajos las líneas construyendo un tercero en la zona de Rambla Badal.

¹⁷Los 12 km de Ronda del Mig fueron elaborados en distintas etapas. El tramo correspondiente a Sants Badal se comenzó construyendo el año 1994 para terminar el año 2003.

SITUACIÓN CONTEXTO

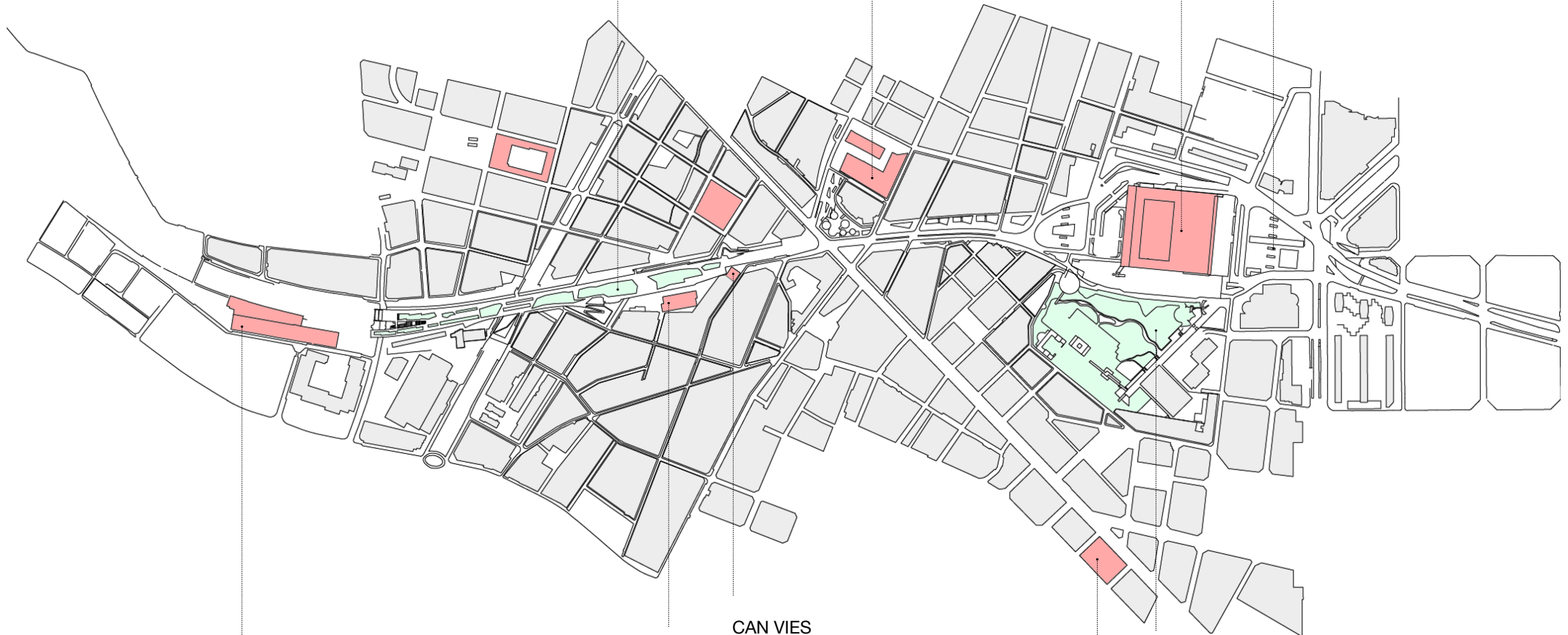
2017

RAMBLA DE SANTS

BIBLIOTECA
VAPOR VELL

ESTACION DE SANTS

PLAZA DE LOS PAISES
CATALANES



CAN VIES

CENTRAL TMB

PARQUE DE LA ESPAÑA
INDUSTRIAL

ESTACION SANTA EULALIA

MERCADO DE
HOSTAFRANCS

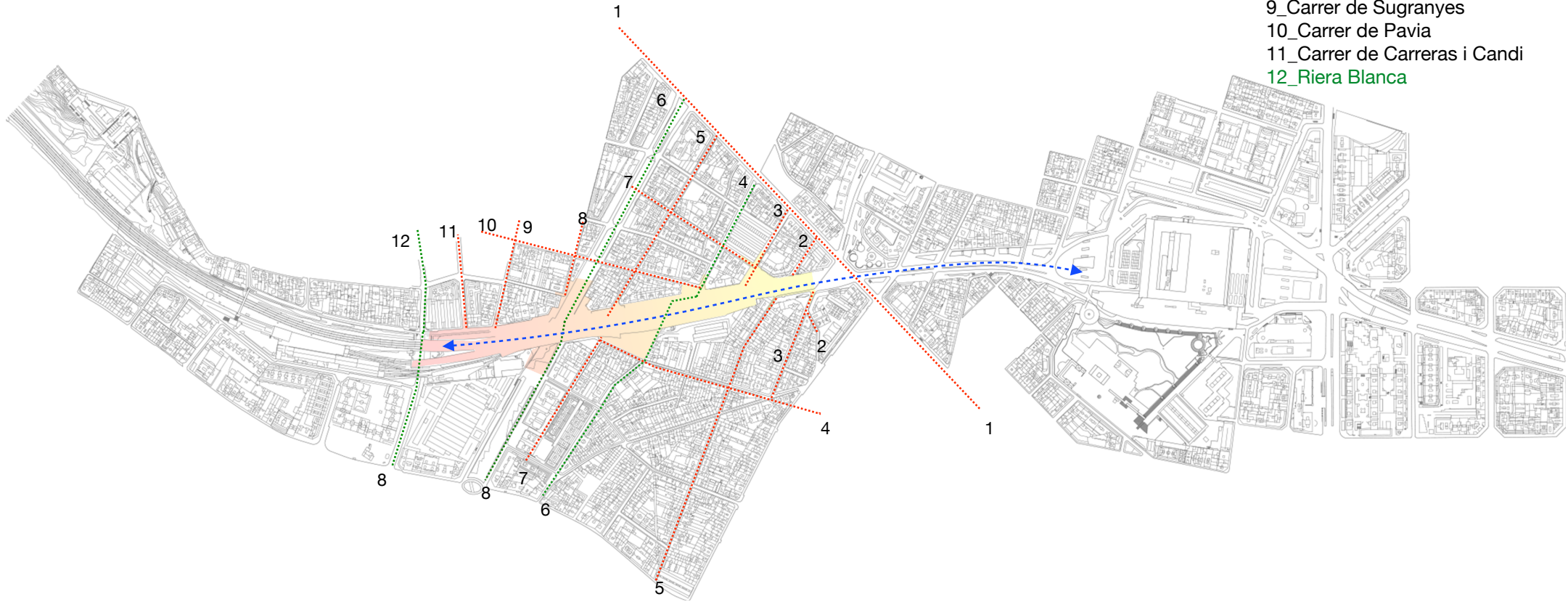


2017 Vista del Barrio de Sants y la nueva Rambla. Se marca el eje del trazado ferroviario el cual continúa hasta Estación de Sants. También se destaca la Rambla Badal (1) y Carrer de Sants (2)



2017 Vista del Barrio de Sants y la nueva Rambla

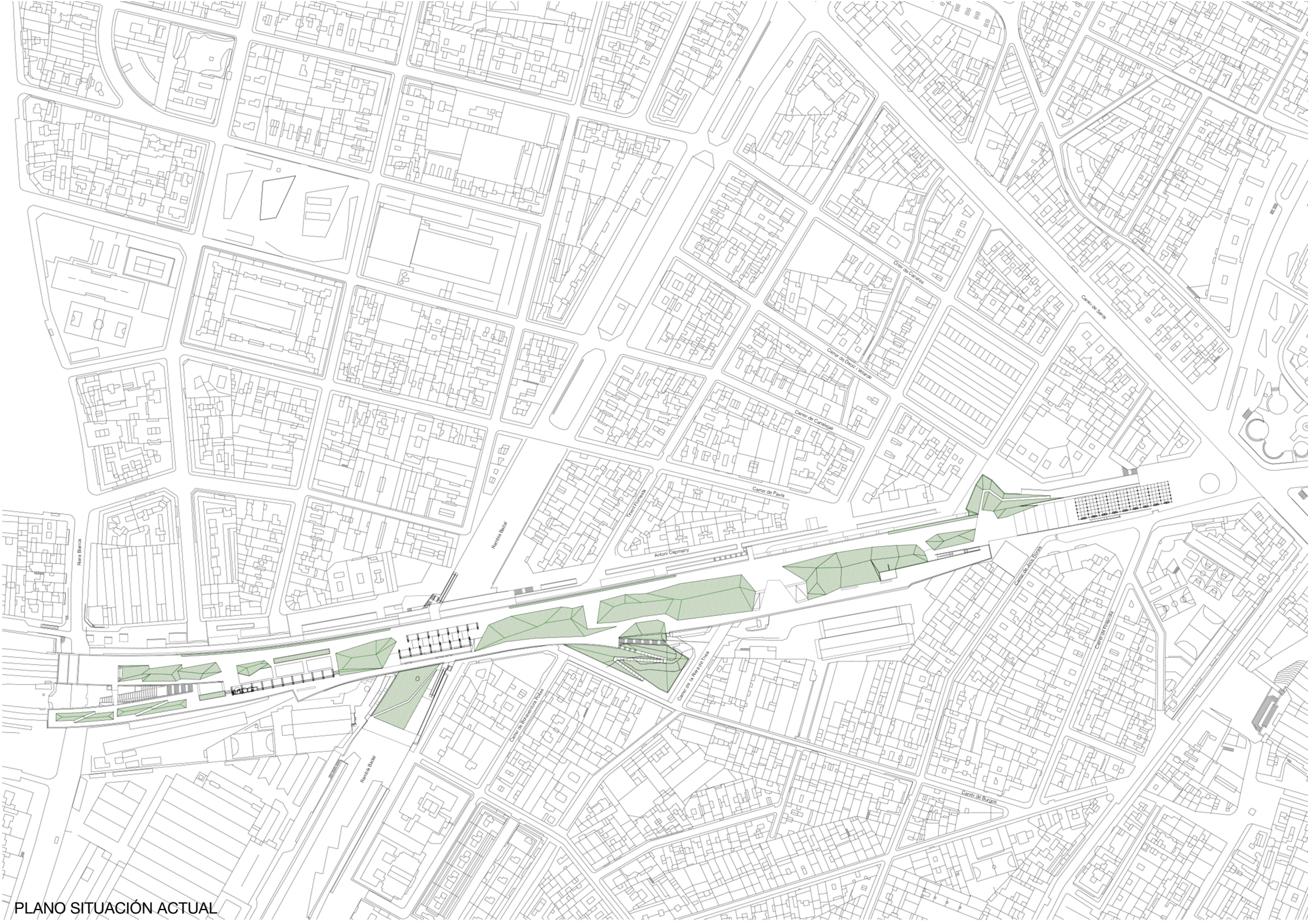
- Lado Montaña
- 1_Carrer de Sants
 - 2_Carrer de Jocs Florals
 - 3_Carrer de Sant Jordi
 - 4_Carrer de Sant Medir
 - 5_Carrer del Tinent Flomesta
 - 6_Rambla Badal
 - 7_Carrer de Delaoiz i Velarde
 - 8_Carrer de Begur
 - 9_Carrer de Sugranyes
 - 10_Carrer de Pavia
 - 11_Carrer de Carreras i Candi
 - 12_Riera Blanca



- Lado Mar
- 1_Carrer de Sants
 - 2_Carrer de Fernandez Duro
 - 3_Carrer de Finlandia
 - 4_Carrer de Burgos
 - 5_Carrer de Jocs Florals
 - 6_Carrer de la Riera de Tena
 - 7_Carrer de Bonaventura Pollés
 - 8_Rambla Badal
 - 9_Riera Blanca

SITUACIÓN SIN EL CAJON FERROVIARIO

Con los principales ejes que llegan a el y lo atraviesan de lado a lado





MOLT IMPORTANT !!

Les obres del calaix de Sants afecten habitatges dels carrers Burgos i Riera de Tena.

ASSEMBLEA VEÏNAL

Dia: Dilluns 16 de febrer de 2015

Hora: 19 h.

Lloc: AVV. Badal-Brasil-La Bordeta
(c/Daoiz i Velarde, 30-32)

Convoquen

Associació de Veïns Badal-Brasil-La Bordeta
Associació de Veïns d'Hostafrancs
Centre Social de Sants
Comissió de Veïns de la Bordeta
Comissió de Veïns afectats per les obres de l'AVE
Plataforma pel Soterrament

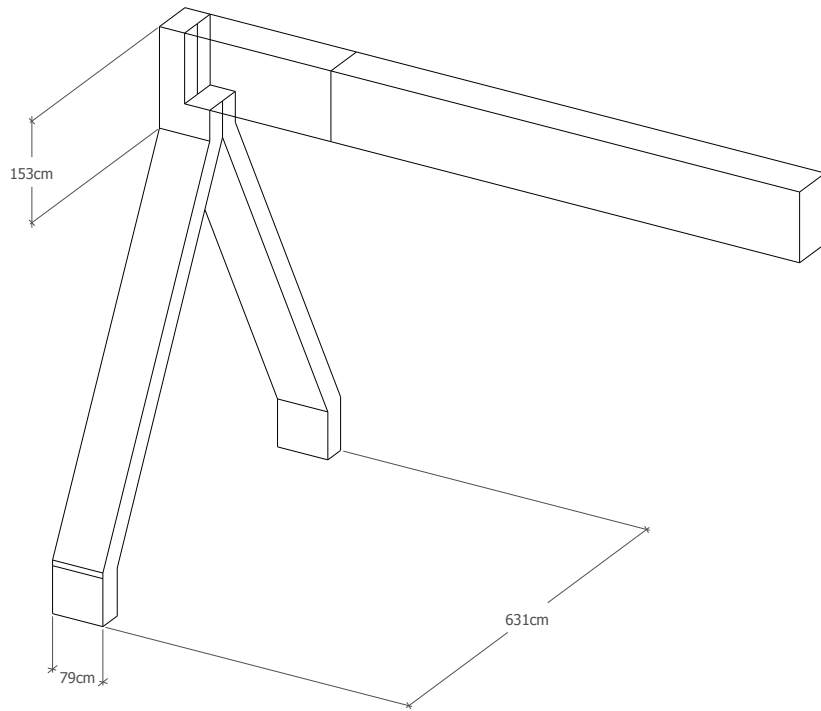
JUNTS, PER UN BARRI MILLOR!!

Otro problema que se evidenciaba, era la cercanía que había alcanzado la trama urbana con respecto a las vías, que en algunos casos llegaba a ser de 7 mts y la contaminación acústica que estas producían, llegando a soportar niveles de hasta 74 db de día y 67 db de noche, cuando el Ayuntamiento de Barcelona sitúa los niveles admisibles en 65 y 55 db respectivamente. (Godia, 2013)

Podemos entender entonces que la relación que se había construido a través del tiempo entre la ciudad y el trazado ferroviario, no era la mejor. Los habitantes de Sants, iniciaron las presiones necesarias para que, al momento de la entrada del AVE, este corredor ferroviario fuera modificado según sus exigencias, buscando revitalizar este gran espacio perdido. Este es un punto importante de destacar, ya que la comunidad tuvo un importante grado de participación en los procesos proyectuales mediante la convocación de asambleas vecinales, en las que se discutieron beneficios y los posibles daños que este proyecto podría generar una vez realizado.

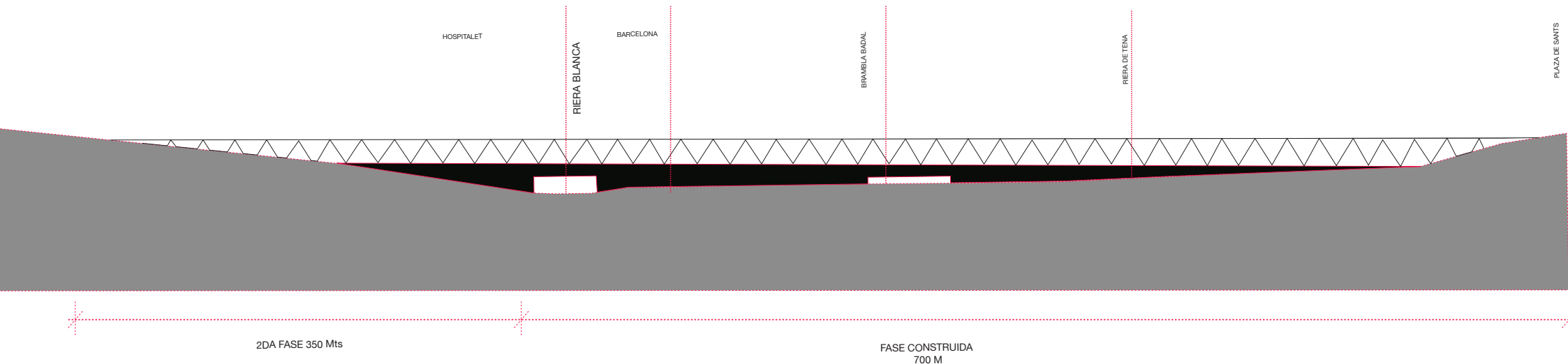
Uno de los principales requerimientos que la comunidad planteaba en los inicios de estas asambleas era que el paso de todas las vías fuera soterrado. Decisión que se descartó por los altos costes que implicaba y por la poca factibilidad técnica. Si bien el argumento de la factibilidad no fue convincente para los vecinos, estos tuvieron que acatar esta decisión por parte del ayuntamiento y los proyectistas. El tema de la factibilidad fue argumentado desde la imposibilidad de compatibilizar los trabajos realizados con los viajes de los trenes de cercanías y la línea 1 del Metro de Barcelona. Además, a esto se le sumó el hecho de que la intervención debía ser ejecutada en una reducida sección dada por la corta distancia entre las viviendas de lado mar con las del lado montaña. Otro factor que hizo que la opción de soterramiento fuera desechada fue que el paso bajo tierra del trazado se encontraba con la ya antes mencionada Ronda del Mig, el cual se encuentra bastante deprimido en relación al nivel de calle.

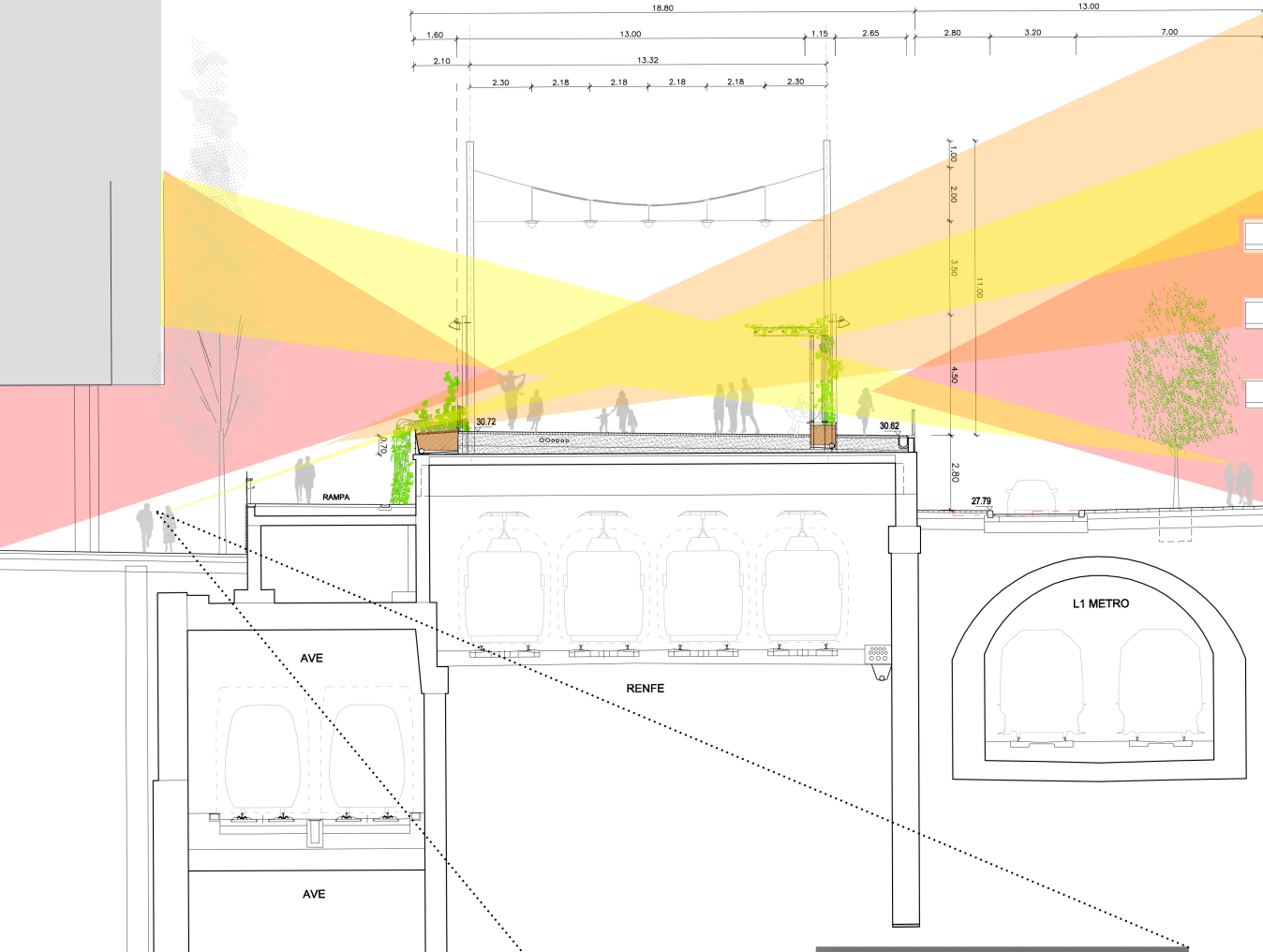
Esta línea argumental, llevó a que los arquitectos se plantearan el proyecto desde una perspectiva opuesta a la que ya se venía realizando con respecto a las líneas férreas en Barcelona. Se trató de usar la restricción de no poder soterrar las vías, para así poder fundamentar gran parte del planteamiento formal de la propuesta. Tomando como ejemplo la cobertura de la calle Aragón, el tren de la Meridiana, y el del Poblenou como procesos que han sido imparables en la historia ferroviaria de Barcelona, el de esconder el paso del tren, el arquitecto crea un discurso opuesto. De cubrir, más no esconder.



Es así como nace la decisión de generar a lo largo de los 700 metros de longitud que posee este edificio, una envolvente basada en una estructura de cerchas prefabricadas de hormigón que sostiene una gran losa sobre la cual se posa el paseo ajardinado. Sus fachadas laterales, al estar compuestas mayormente por este sistema estructural, permiten la colocación de un cerramiento transparente que aísla gran parte de la contaminación acústica producida por los trenes. En otros tramos las fachadas son tratadas mediante la colocación de muros colgantes de vegetación. Es esta cualidad de sus bordes, es la que permite observar el paso de los trenes y también generar una condición más amable con su entorno próximo.

El sistema de prefabricación, además de permitir este traspaso visual, fue tomado en cuenta debido a la beneficios que presenta a la hora de ser montado. Los trabajos para este proyecto se debían realizar en los horarios nocturnos en los que el recorrido ferroviario era suspendido, por lo que se requería un sistema que fuese de rápido montaje. De esta manera la interrupción del funcionamiento habitual del metro no era considerable, limitándose a pequeños cortes durante el día. (Godia, 2013). Otro factor que se relaciona al cerramiento prefabricado, es la cantidad de luz que este permite que entre en la estación de Mercat Nou, la cual se encuentra en el interior de esta envolvente.



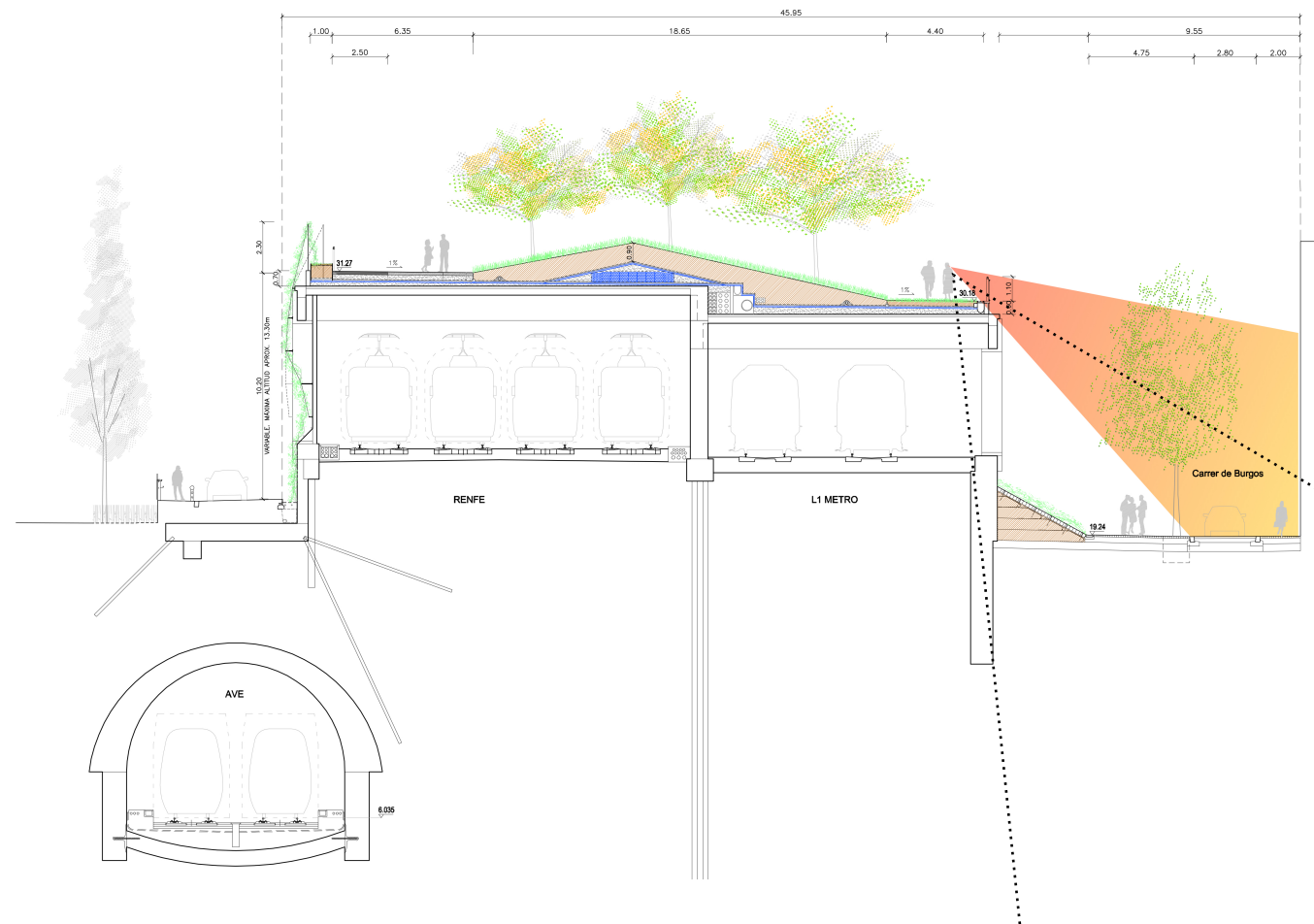


SECCIÓN A LA ALTURA DE JOCS FLORALS.

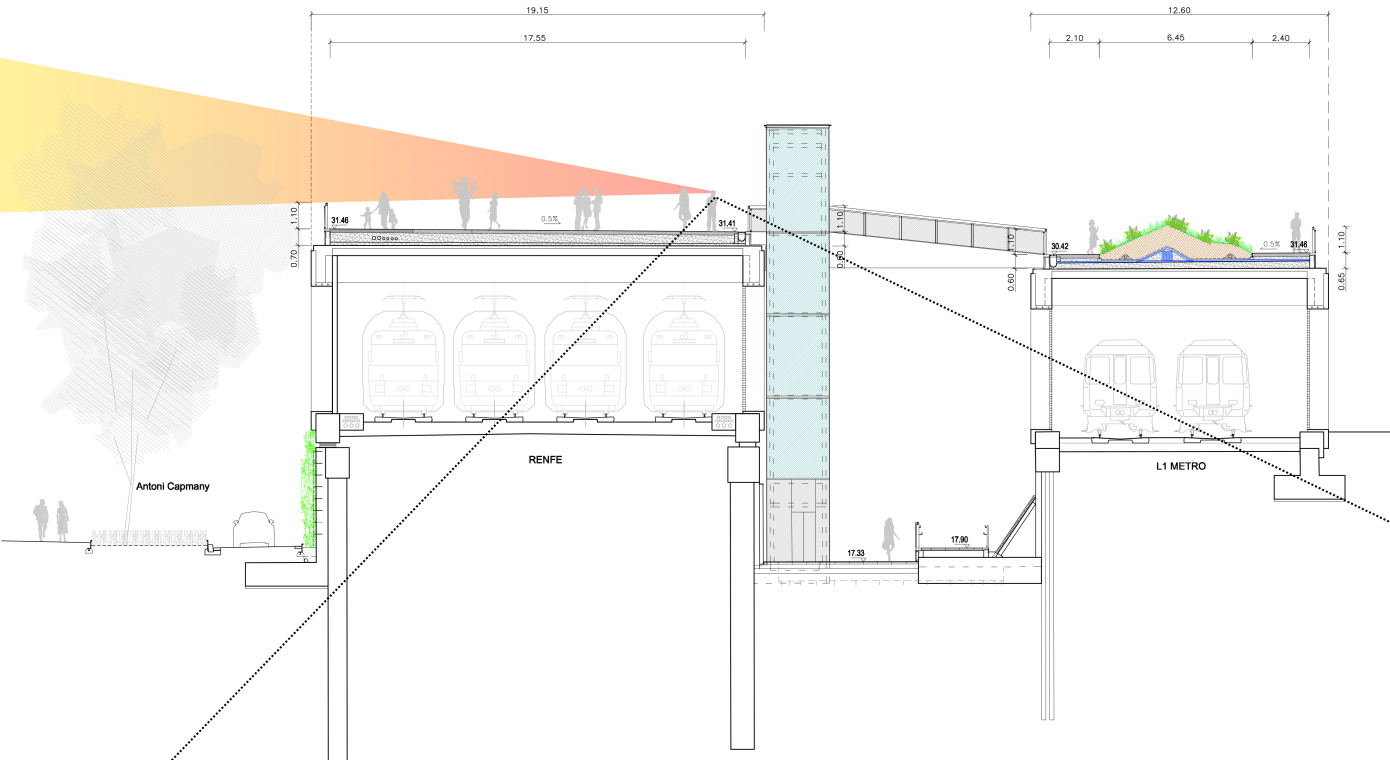
En algunas secciones realizan esquemas sobre la relación entre las miradas y la ciudad, desde la cubierta y desde sus bordes.



SECCIÓN A LA ALTURA DEL CARRER DE BURGOS



[illegible]



SECCIÓN A LA ALTURA DE RIERA BLANCA.
Termino de la rambla e inicio del Municipio de Hospitalet





¹⁸ El centro vecinal y ocupado de Can Vies se ha visto en una permanente disputa por la no destrucción de su sede debido a que tropieza con los planteamientos urbanísticos del proyecto. La disputa, que en Mayo del 2014 derivó en violentos enfrentamientos que duraron por una semana. El actual gobierno municipal de Ada Colau ha expresado la voluntad de mantenerlo en pie.

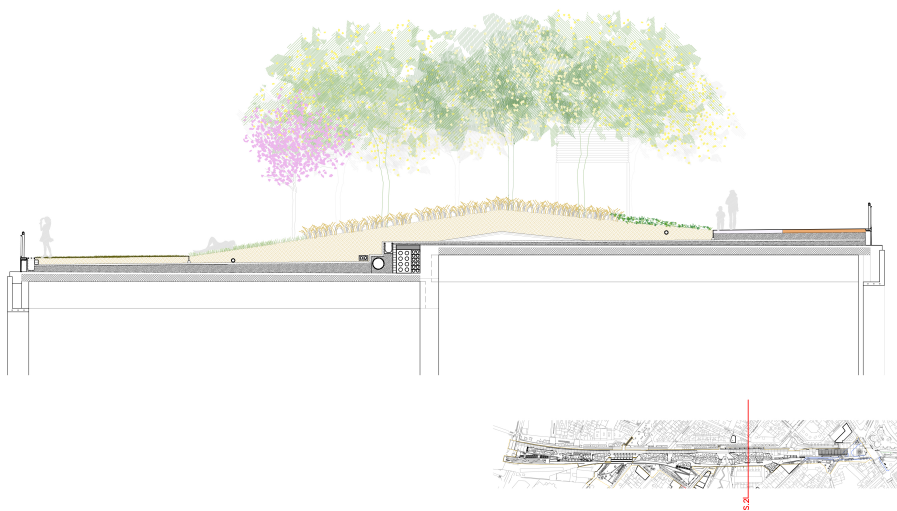
¹⁹ El caso más extremo, corresponde al bloque de viviendas situado en la Calle Badal número 122, el cual será visto más adelante. La distancia que presenta el cajón ferroviario en su cubierta con los vecinos más próximos es de 2,7 mts., sin ningún tratamiento paisajístico que logre menguar esta cercanía entre espacio público y privado.

Como un comentario al margen, me gustaría hablar sobre el interés que me nace a partir del discurso que construye el arquitecto con respecto a la figura y uso del edificio. Si bien, a mi modo de ver, las dimensiones de este a ratos alcanzan medidas desescaladas en relación al entorno, la construcción argumental adquiere potencia bajo una premisa que responde a los usos, la técnica y el sitio. Variables que se toman en cuenta para su final discurso. Con respecto a los usos podríamos decir que el proyecto cumple a cabalidad como soporte de la infraestructura ferroviaria, ser parque, y también poder albergar programas en su interior que poseen una calidad espacial digna. Los usos, tal como dice Antonio Armesto, se identifican con la *capacidad que tiene una obra de poder organizar y al mismo tiempo conservar la vida* (Armesto, 2006).

Bajo esta línea podríamos decir que el habitar y el usar se dan de manera eficiente. Ahora, con respecto al sitio, podríamos decir que el proyecto se logra encajar, con cierta cojera, respondiendo a las variables y restricciones presentadas por este. Al decir que se queda un poco cojo, lo digo por ciertos desajustes que este presenta con respecto al lugar. Una respuesta proyectual frente a un determinado sitio no puede generar conflictos tan potentes como los presentados a la hora de su ejecución. El factor del habitante próximo al proyecto no fue tomado en cuenta en su totalidad. Si gran parte de la población se ve beneficiada con los planteamientos generales de este, no se puede tropezar con puntuales decisiones formales que van en desmedro de ciertos grupos de personas que conviven diariamente con el proyecto. La proposición del derribo de edificios que poseen un carácter simbólico potente para el barrio como es Can Vies¹⁸ y la nula búsqueda de soluciones para poder amortiguar el impacto visual que afecta a la intimidad de los vecinos más próximos¹⁹, le otorgan cierta falta de consistencia al argumento sobre el reconocimiento del lugar.

Referente a la técnica, se podría decir que la decisión de utilizar los materiales que le proporcionan figura definitiva al proyecto, responde a un correcto conocimiento sobre su manejo y sus propiedades. La utilización de un sistema prefabricado de cerchas de hormigón gracias a las variables de tiempo y montaje antes ya mencionadas, ubica al proyecto arquitectónico y su discurso en un lugar objetivo.

Su estructura y su materia lo definen en su figura, en su uso y en su posicionamiento con respecto al lugar. Premisas que de cierta forma se articulan, para poder construir un discurso válido desde el punto de vista arquitectónico. De cierta forma, el arquitecto busca argumentar la naturaleza de la figura y sus componentes referenciándola a los puentes ferroviarios, lo que claramente es una alusión casi literal a la solución posteriormente planteada, pero no deja de tener fuerza al ser este un encuentro entre arquitectura e infraestructura. Su carácter estructuralista y pragmático se ven claramente reflejados en sus planteamientos formales y su utilidad es bien resuelta. Como ejercicio visual, me doy la libertad de generar un paralelismo con las esculturas del artista iraní-estadounidense Siah Armajani, el cual posee entre sus obras una serie de puentes en los cuales genera una permanente relación entre ingeniería y arte. Entre utilidad y estética.



SECCIÓN A LA ALTURA DE CARRER DE PAVIA

Esta muestra la diferencia de niveles de la cubierta. Estando lado el lado mar 1 mt abajo.

Hasta este punto se ha revisado una primera etapa para poder entender la construcción argumental del proyecto planteado por Godia y Molino. Dado que la formalización física está ligada a un proceso temporal²⁰, es preciso elaborar una síntesis que hable sobre esta unión entre forma y acontecimiento, la cual responde a las etapas en las que este fue proyecto fue construido.

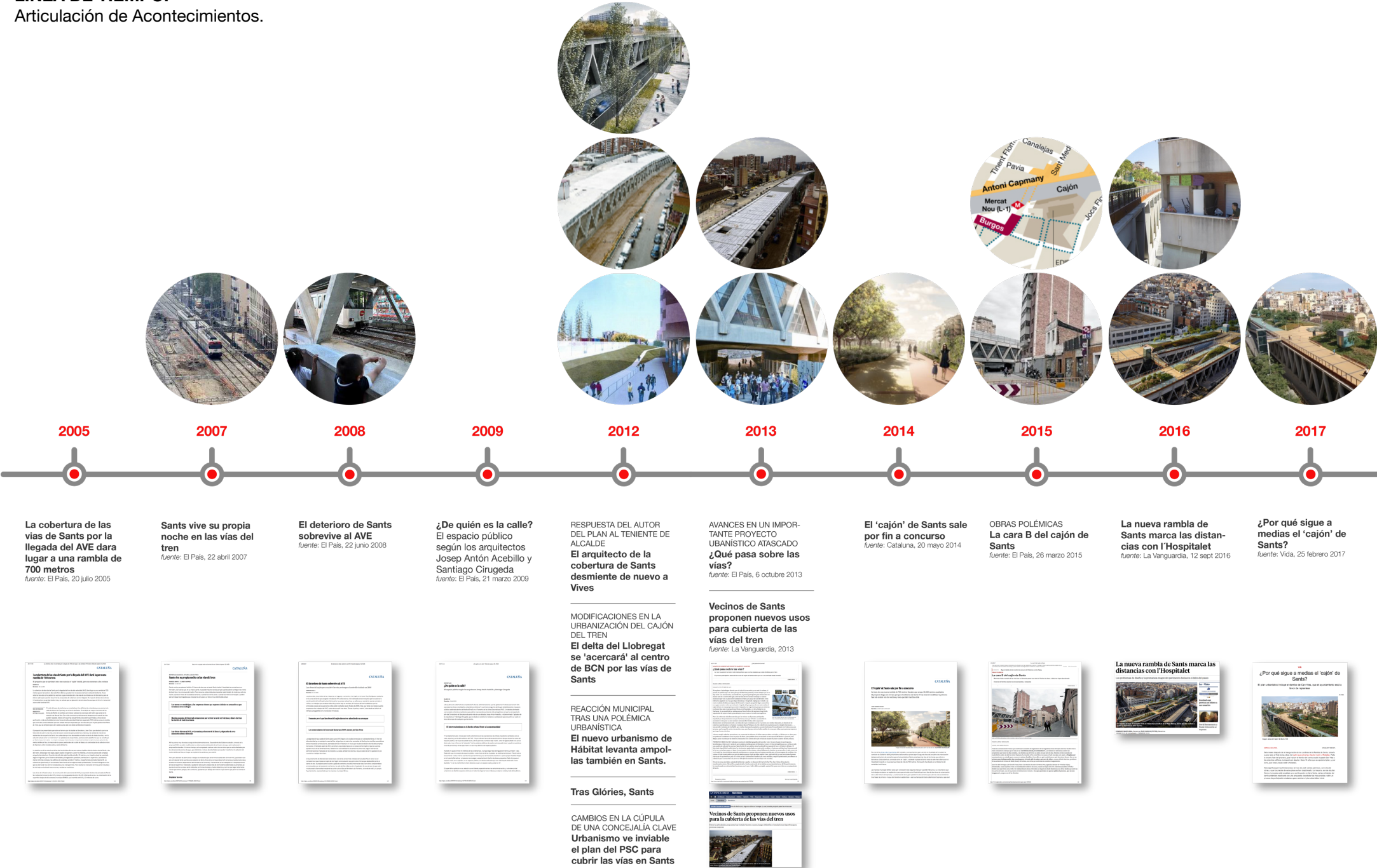
Para visualizar la dimensión temporal, se elabora una línea de tiempo que toma los principales momentos y noticias encontradas sobre el proyecto. Gráfica que nos ayudará a entender el largo y complicado proceso en el cual este se ha visto envuelto. Estos acontecimientos se podrían sintetizar en estas tres etapas que están implícitas en la formalización física del proyecto. El primero, es la realización de la envolvente y la cubierta de hormigón, esta gran masa que albergaría posteriormente los programas de parque y de infraestructura; la segunda es la urbanización de esta cubierta, lo que lo consolidaría al fin como un espacio público y como un aporte para la comunidad; y la tercera es el final amarre con el lugar a partir de la construcción de sus bordes y vacíos más próximos, lo que permitiría la posibilidad de una conexión continua con la cubierta y la consolidación de los pasos de transversales que van de Norte a Sur.

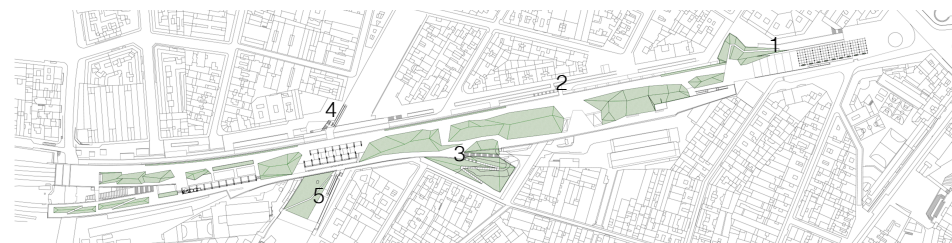
Con respecto a la urbanización de la cubierta, podríamos decir que esta responde a los planteamientos generales propuestos por el Ayuntamiento de Barcelona y Hospitalet de construir un corredor ajardinado que conecte ambos municipios. Plan que está insertado bajo un concepto supramunicipal planteado inicialmente por el Municipio de Hospitalet. El corredor verde, si continúa con sus etapas posteriores de construcción, llegaría hasta el parque de Can Mercader, ubicado en Cornellá. Serían 5 km que conectarían la actual estación de Sants con este parque. De esta forma se pretende penetrar mediante corredores verdes hacia el interior de la ciudad de Barcelona. (Godia, 2013)

Si bien la condición topográfica facilita la construcción de una cubierta que arranque desde la cota natural de plaza de Sants, durante su trayecto hacia la calle Riera Blanca la topografía se va deprimiendo, lo que permite una variación de la altura de la cubierta que va desde los 4 metros en la calle de Jocs Florals hasta los 15 metros en la calle Riera Blanca. Otro factor que es importante, es que la cubierta se divide a lo largo en dos niveles generando una diferencia entre ellos de 1 mt, estando más alta la correspondiente al lado montaña. Esta diferencia es salvada mediante una franja central de taludes que permite la plantación de vegetación de todo tipo. (Godia, 2013)

²⁰El proyecto comenzó a ser dibujado el año 2003, luego de la adjudicación por parte del equipo de Godia. El año 2012 fue paralizado debido a diferencias entre la administración pública y los planteamientos por parte del equipo que lo realizaba. Específicamente diferencias entre el arquitecto y el concejal de urbanismo Antoni Vives.. Posteriormente, el año 2013, fue retomado para así poder ser inaugurado en Agosto del año 2016, bajo la administración de Ada Colau.

LINEA DE TIEMPO.
Articulación de Acontecimientos.





ACCESOS A LA RAMBLA

- 1_Acceso por rampa en Antoni de Capmany, entre Jocs Florals y Sant Jordi.
- 2_Acceso por rampa y ascensor en Antoni de Capmany, entre carrer de Pavia y Tinent Flomesta.
- 3_Acceso por rampa, escalera y ascensor en el cruce de Carrer de Burgos y Riera de Tena.
- 4_Acceso por ascensor y escalera mecánica en el lado montaña de Rambla Badal.
- 5_Acceso por ascensor y escalera mecánica en el lado mar de Rambla Badal.

Por último, es importante hablar sobre las conexiones que el proyecto realiza en torno al barrio. Al ser uno de los objetivos principales incluidos en la propuesta, este posee especial relevancia para el posterior análisis construido sobre los recorridos realizados en el lugar.

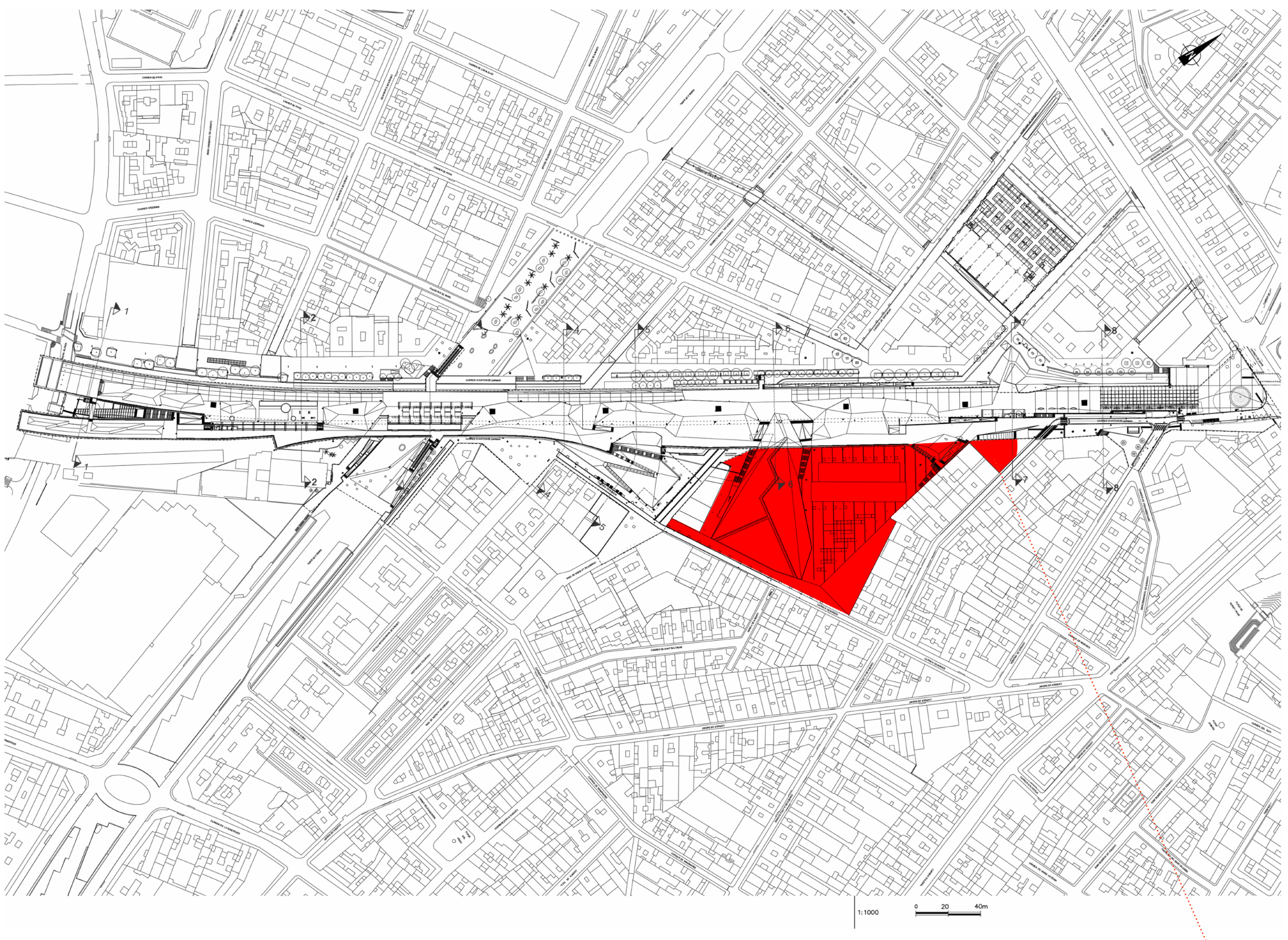
Las nuevas conexiones que se proponen se adhieren a las ya existentes anteriormente, estas últimas también son producto de una renovación, ampliándolas y urbanizándolas. Para poder generar otras nuevas conexiones sobre la cubierta se dispusieron de una serie de elementos estratégicamente que lo permiten. Escaleras, rampas y ascensores sirven como medio para poder subir a la cubierta y transitar de un lado al otro. La ubicación de estos puntos estratégicos se basa en las distancias de separación entre estos, de no más de 200 mts, haciéndolos coincidir también con importantes ejes de calles que llegan de manera transversal al cajón. De esta forma se hace un reconocimiento a las principales vías de comunicación del barrio potenciando sus flujos y no interrumpiéndolos. Un ejemplo de esto es el talud ajardinado que se construye en el lado sur-mar de la calle Riera de Tena, este pasa a ser soporte para una rampa por la cual es posible acceder a la rambla. Punto que también coincide con el acceso a la estación Mercat Nou y con el traspaso bajo nivel de la Calle Riera de Tena hacia el lado norte-montaña.



Quien determina como se juega ? El lugar o las reglas del juego?. Eso, va a depender de la actitud frente a estas variables y su posibilidad de ser modificadas.

Cancha asimétrica en Thailandia. CJ Worx. 2016

Es así como los recorridos transversales bajo y sobre la cubierta son coordinados previamente por los proyectistas, que basados en estrategias de flujos y datos determinan cuales serán los pasos, descartando la posibilidad de otorgar más alternativas para pasar de un lado a otro, limitando estos recorridos a 4 puntos. Tal como dice Venturi, esto habla de esa necesidad e impotencia creciente por parte de los arquitectos de querer modelar todo el medio ambiente. La falta de alternativas o de posibilidades, ligadas a las restricciones propuestas por el lugar hacia los arquitectos o por ellos mismos, es un tema que se hace presente transversalmente en todo tipo de tipologías arquitectónicas. Permitir a partir de planteamientos arquitectónicos nuevas forma de adaptarse a los lugares, y no ser restringidos o controlados por estos, podría ser quizás un primer paso para entender la permanente relación entre los limites que impone el lugar, las que proponemos nosotros y el resultado final. Variables que debieran aprende a ser manejadas para que, de esta forma los resultados no terminen siendo producto de una simple esquematización, sino que el derivado de procesos y búsquedas que van más allá de lo obvio. Si el lugar no nos permite jugar bajo nuestras reglas, debemos buscar alternativas para poder hacerlo. Modificar las reglas es una de ellas



Planta situación con la tercera etapa dibujada.

Can Vies



Propuesta previa a la construcción de la Rambla en donde se puede ver la diferencia con el proyecto actual. La tercera etapa, correspondiente a el tramo de la central de TMB está paralizada por las presiones vecinales y del centro ocupa Can Vies.

Cabe decir que las operaciones urbanísticas que se realizaron en el entorno inmediato del Cajón Ferroviario tomaron como prioridad aminorar el flujo vehicular potenciando los recorridos peatonales. Punto que tomó relevancia en una de las entrevistas realizadas a una de las personas que conviven habitualmente con el proyecto. En conversación con la dueña de un bar, se tocó este punto como un factor que le ha generado más pérdidas que ganancias en su local comercial. La disminución de los flujos vehiculares, según ella, hizo que el tráfico de personas que pasaban día a día por su negocio disminuyera considerablemente.

A pesar de no estar de acuerdo en ligar esta tesis a la disminución del flujo vehicular, si creo que sus palabras hablan de una transformación negativa del entorno a partir de este hecho, lo cual creo es digno de considerar y poner sobre la mesa. Ella argumentaba su postura a partir de la cantidad de locales que han cerrado durante el periodo de los trabajos hasta el día de hoy. Bajo esta línea, y sin ejercer juicios desinformados y estudios estadísticos serios, podríamos relacionar la prolongación excesiva de los trabajos de refacción y urbanización con la disminución de los locales. Claramente podríamos decir, que durante este proceso, el ambiente se constituía como poco agradable para el traspaso peatonal, la permanencia y en consecuencia para una favorable estadía del comercio local.

La Rambla de Sants fue inaugurada el 20 de Agosto del 2017, tras 23 meses de trabajo en la urbanización y con un coste de 22,2 millones de euros. Si bien gran parte de los trabajos correspondientes al tramo que va desde Plaza de Sants hasta Riera Blanca están concluidos, falta una tercera etapa que se ha postergado por los problemas con el centro ocupa de Can Vies y con los vecinos ubicados en la manzana colindante con el proyecto a la altura del Carrer de Jocs Florals con Carrer de Burgos. Los cuales en este minuto se encuentran negociando una reubicación de sus viviendas, terreno en el que será realizada la tercera etapa y final de este tramo, adjuntando al proyecto gran parte de esa manzana como zona verde y espacio público, incluyendo también a la antigua central de abastecimiento eléctrico de TMB, construida el año 1929 y considerada patrimonio.

Para poder finalizar esta descripción basada en la bibliografía sobre el proyecto, noticias, eventos y opiniones personales, hago referencia al ya antes mencionado relato de Carmen, para dar pie a tres entrevistas que se realizaron a tres vecinos del Cajón Ferroviario. Estas entrevistas, además ser parte para la construcción de una cartografía, serán plasmadas en este documento a modo de evidencias que se articulan a este gran relato sobre este hecho urbano.

Tres relatos. Tres cajones



Fotogramas de la película Rashomon. Tres testigos de un mismo hecho relatan su versión frente a un tribunal

“Andar no es solo mirar: también es escuchar, en cualquier lugar concreto, a quienes viven y conocen la ciudad. Por ello Geddes evoca a menudo personalmente, y con agradecimiento, a sus interlocutores locales. El planner-surveyor camina con ellos, mira, escucha. Y habla. Precisamente al andar por la ciudad india, Geddes parece descubrir el autentico significado de la filosofía peripatética, cuando “los griegos hablaban de filosofía bajo los plátanos del mismo modo que los indios- Rabindranath Tagore y Subhash Chandra Bose- enseñan todavía hoy sentados a su sombra” (Ferraro, 1998)²¹

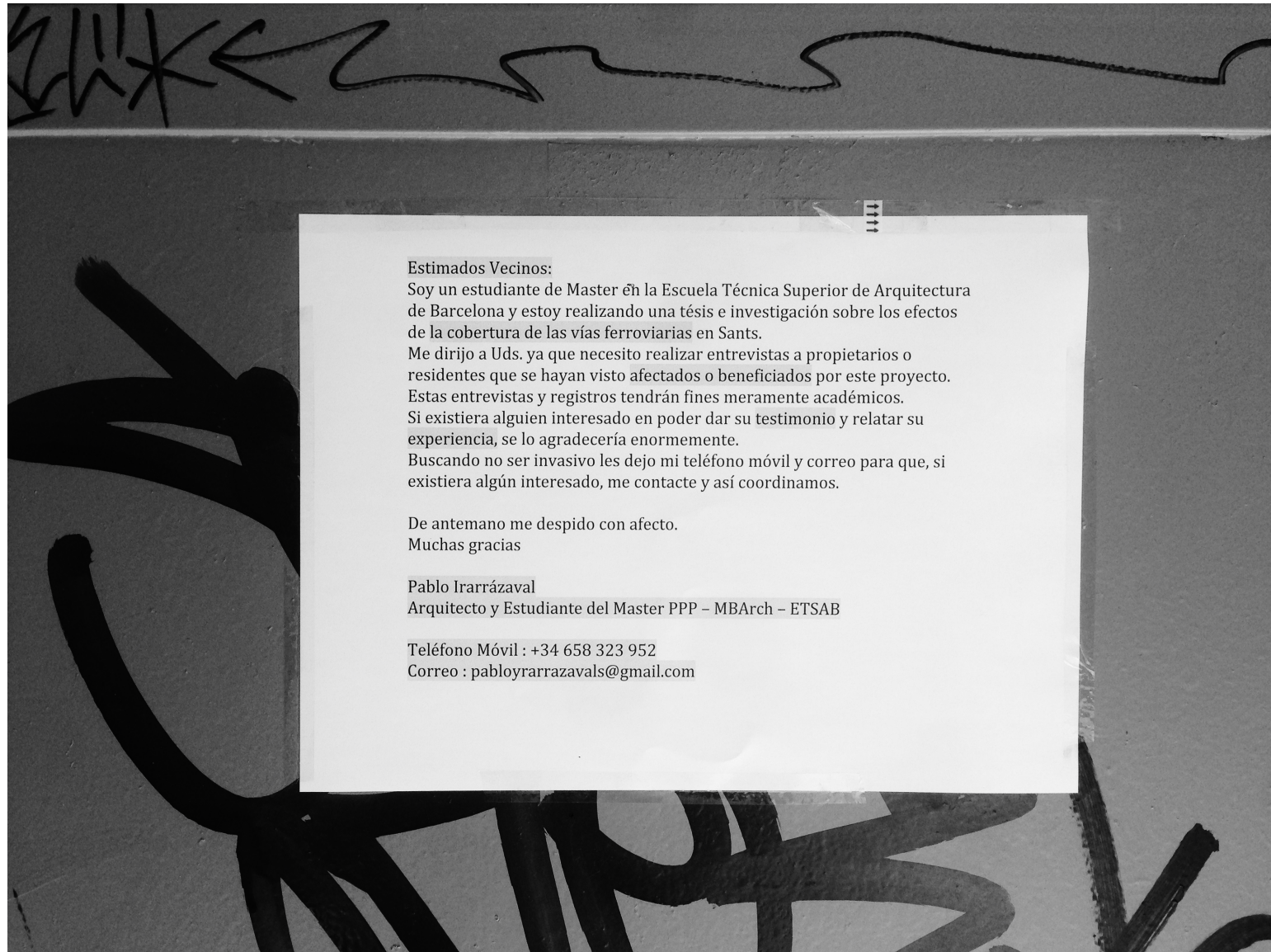
La idea de estos relatos es poder entregar diferentes versiones sobre un mismo hecho urbano. Si entendemos como un hecho el carácter concreto y a la vez el acontecimiento de cada objeto construido, tal como dice Aldo Rossi (Rossi, 2007).

Se hicieron un total de 5 entrevistas de las cuales he seleccionado tres bajo el criterio de la distancia con respecto al proyecto. Si bien todos estos protagonistas viven o trabajan en la primera línea edificatoria, sus versiones van a ser diferentes, determinadas por la cercanía y el impacto que este genera en su día a día. Por un lado está Carmen, dueña de un bar en la calle Antoni de Capmany, la que ha convivido con las líneas férreas y posteriormente el Cajón Ferroviario durante 34 años. Por otro lado está Deborah, ciudadana francesa radicada en Barcelona que vive junto a su marido y dos hijos a 2.5 mts de distancia de la cubierta de parque y a la misma altura, que en ese caso son. Y por último Miriam, que junto a su familia viven en la calle Antoni de Capmany, pero en un ático. La relación de cada uno con el proyecto es diferente y cada relato pasa a ser una realidad construida a partir de sus experiencias.

Tal como sucede en la película Rashomon de Kurosawa, mencionada anteriormente. Cada relato es una fracción de realidad construida subjetivamente sobre un acontecimiento. Entre estos hay encuentros, pero en cada uno hay un reconocimiento de un nuevo lugar. Un nuevo cajón.

De esta forma, surgen tres cajones diferentes.

²¹Esta cita aparece en el libro escrito por Francesco Careri Pasear, Detenerse. Y se refiere a la metodología que utilizaba Geddes luego de redactar un plan urbanístico. “Luego de redactar el plan este iba a andar; ponía en práctica un nuevo método pedagógico capaz de comunicarse con los habitantes, los auténticos autores del plan”. (Careri, Pasear, Detenerse, 2016)



Estimados Vecinos:

Soy un estudiante de Master en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona y estoy realizando una tesis e investigación sobre los efectos de la cobertura de las vías ferroviarias en Sants.

Me dirijo a Uds. ya que necesito realizar entrevistas a propietarios o residentes que se hayan visto afectados o beneficiados por este proyecto.

Estas entrevistas y registros tendrán fines meramente académicos.

Si existiera alguien interesado en poder dar su testimonio y relatar su experiencia, se lo agradecería enormemente.

Buscando no ser invasivo les dejo mi teléfono móvil y correo para que, si existiera algún interesado, me contacte y así coordinamos.

De antemano me despido con afecto.

Muchas gracias

Pablo Irarrázaval

Arquitecto y Estudiante del Master PPP – MBArch – ETSAB

Teléfono Móvil : +34 658 323 952

Correo : pabloyrarrazavals@gmail.com

Método para contactar a los vecinos de Sants

Primer relato:

Carmen Gonzáles 62 años. Dueña del Bar Celta hace 34 años. Ubicado en la calle Antoni de Capmany Nro 63. La entrevista se realiza al interior del bar.

Pablo: Tu tienes este bar hace 34 años. Has vivido todo el proceso de reconversión del Cajón Ferroviario. Que me puedes decir sobre el?

Carmen: La verdad es que he sufrido lo insufrible. Han sido 12 años horribles porque aquí no pasaba nada! Solo camiones, vigas, materiales de construcción. Estuvimos cerrados aquí por casi 12 años.

P: Que te parece el cambio de este lugar a partir de este proyecto?

C: La verdad es que me parece bien, pero antes también estaba bien. Yo creo que pasaba más gente antes que ahora. Porque antes también pasaban coches por aquí. Ahora ni siquiera pasan coches.

P: Además del hecho de que para tu negocio esto no haya sido positivo, me gustaría que me dieras una opinión con respecto al proyecto. Lo usas? Caminas por el parque?

C: Haber, por arriba todo bien, pero el muro este que tenemos por delante es horrible... Es que esto tendría que estar bajo tierra! Es que es horrible esto. Para mí estaba mejor antes, aunque se vieran las vías.

P: Pero para ti antes no significaba un problema atravesar de un lado a otro?

C: No, porque igualmente podías pasar por debajo. De la misma manera que pasas ahora, pasabas antes. Lo único bueno es pasar por arriba, porque es más bonito, pero vamos, que lo que hemos pasado aquí en el Bar ha sido terrible. Nada mas hay que ver que más del 90% de los comercios han cerrado.

P:Y tu seguiste con tu negocio. Cual es la razón?

C: La verdad es que me queda poco para poder jubilar, y he ido aguantando y aguantando. Los cuatro duros que había ahorrado, ya me los he gastado aquí en el local. Solo me queda esperar.

P: Ahora no te va nada de bien...

C: Tan bien no le va a nadie por acá, yo creo. Por que por ahí dicen que se ha arreglado todo, pero es mentira. La gente está sin un duro.

P: Ya, me gustaría volver al proyecto. Tus comentarios son en general negativos..

C: Si, porque yo antes prefería ver los trenes que cruzaban por ahí delante, que ver este muro que tengo aquí, que parece que estoy en una cárcel. Antes veía los trenes! Ahora solo pintadas sobre este muro. No se ve nada agradable.





P: Y que te parece la urbanización de la calle?. Los arboles, las bancas?

C: Haber, esto bien, pero la verdad es que lo hemos pasado muy negras.

P: Has participado en las asambleas y en las reuniones con el Ayuntamiento?

C: Estas reuniones no servían de nada, solo para ver si hacían el parque arriba y para la gente que se veía afectada porque el cajón se acercaba mucho a sus pisos.

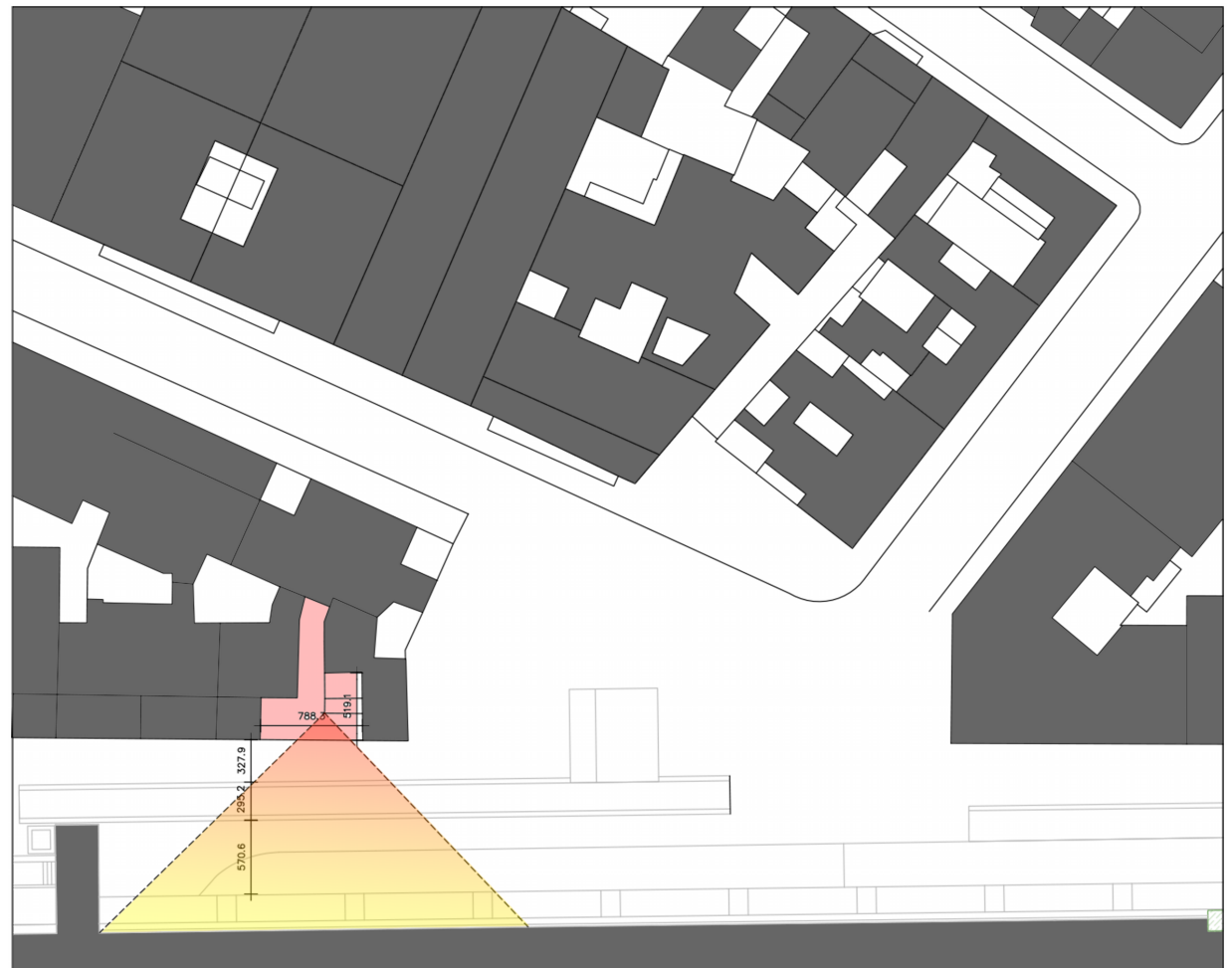
P: Que opinas de lo de Can Vies?

C: A los de Can Vies solo les interesaba mantener lo suyo y nada más , fijate. Ellos solo se preocupaban de su chiringuito.

P: Perfecto. Bueno Carmen, no te molesto más. Muchas gracias.

C: De nada. Que apruebes.

Plano situación negocio de Carmen en la
Calle Antoni Capmany



EL CAJÓN DE CARMEN

UN OBSTÁCULO PERMANENTE



CARRERAS I GANDI



ANTONI CAPMANY CON BADAL



TINIENT FLOMESTA



ANTONI CAPMANY CON JOCS FLORALS



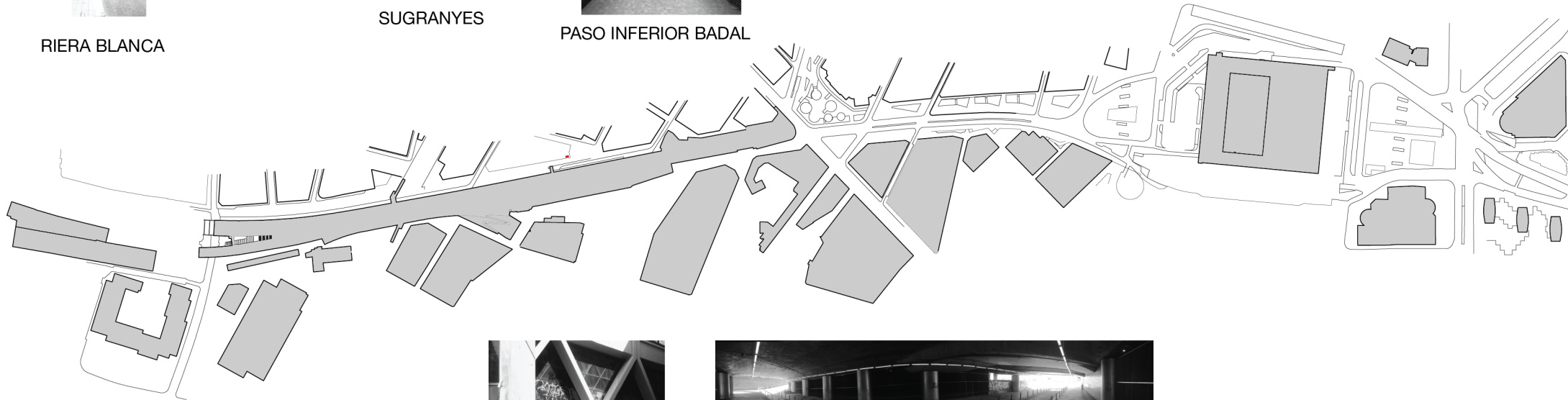
RIERA BLANCA



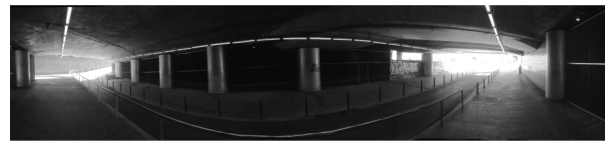
SUGRANYES



PASO INFERIOR BADAL



RAMBLA BADAL CON BURGOS



RIERA DE TENA



RAMBLA BADAL HACIA LA MONTAÑA



RIERA DE TENA

Segundo relato:

Deborah Carpe 38 años. Casada, dos hijos. Vive en el 4to 1era de la calle Rambla Badal Nro 122. Frente al Cajón Ferroviario. La entrevista se realiza en la pérgola sobre el Cajón Ferroviario a la altura de Rambla Badal.

Pablo: Tu vives en el 4to 1era...

Débora: Así es. Tengo el salón que da hacia el Cajón. La terraza que da hacia el Cajón y hacia Badal, esa con la banderita de Castellars de Sants. La ves?

P: La veo.

D:Y también mirando hacia el Cajón, tenemos la cocina y la habitación de la niña y nuestra habitación.

P: Perfecto. Me gustaría que me contaras como ha sido para ti el proceso de la construcción y el vivir frente a esta obra. Una relación bastante “cercana”....

D: (Risas) Si. Nosotros tenemos este piso hace ocho años., antes de tener a nuestra hija. Al principio estábamos muy contentos con la ubicación porque arriba, en la cubierta, no había nada. Nadie transitaba. Podíamos estar con la ventanas abiertas todo el tiempo. Teníamos la tranquilidad de vivir en el centro del barrio y tener visibilidad de este desde nuestra casa. Los vecinos mas cercanos son los que están al otro lado del cajón, en Antoni de Capmany y al otro lado de la Rambla Badal, entonces no nos veía nadie. Además, se suma la sensación de que no pasaban coches. Pasaba el metro pero este estaba ya cubierto, por lo que no se escuchaba. Lo bueno es tener la estación de metro a un minuto, es maravilloso. Estar a “dos minutos” de Gran Vía para ir al aeropuerto cuando necesitamos viajar, etc. La tranquilidad que había cuando lo compramos nos gustó muchísimo. Es verdad que la vista no era muy bonita, pero fue la tranquilidad lo que más nos atrajo. Sentir que estábamos sin vecinos...

P: Ya que son propietarios. Me gustaría saber cuales son las medidas que han tomado al ver afectado su grado de intimidad luego de la urbanización y la posterior apertura de la cubierta como espacio público.

D: Todavía el proceso no se acaba. Han sido años muy complicados. Al principio cuando nos presentaron el proyecto la cosa pintaba bien. La cosa es que nosotros, mi marido y yo, hemos ido a participar en las consultas ciudadanas. Iba mas mi marido en todo caso, ya que yo no podía hablar bien el castellano...A nivel de la comuna y de los propietarios hemos participado en las reuniones con el ayuntamiento y reuniones entre los vecinos. Ha sido un proceso muy largo. Nosotros teníamos mucha ilusión de poder participar de una manera activa en el proyecto, no por que nos fuera a afectar directamente , sino que también era por el barrio.



Encuentro entre las dos construcciones a una distancia mínima de 2,53 mts,



Interior del piso de Debora

Nos gusta vivir aquí. Queríamos tener más hijos, que tuvieran buenos lugares para jugar y para moverse, por eso nuestra preocupación de que el proyecto quedara bien.

La participación fue siempre muy activa. Lo que pasó es que el ayuntamiento se mareó con el grupo de vecinos y propietarios, y viceversa. Se puso todo complicado. Tuvimos que traer abogados, ya que teníamos que defender nuestros derechos. Nos querían destruir el inmueble por que estaba demasiado cerca de la línea del tren...

P: Que tan cerca?

D: Creo que son dos metros con cincuenta y cuatro centímetros de distancia. Esto es ilegal, pero el edificio ya estaba construido cuando el ayuntamiento hizo la obra por sobre las vías del tren. Entonces, es el cajón construido por el ayuntamiento el que es ilegal... Pero no vamos a hacer que tiren y destruyan esta obra por nuestra situación. Lo primero que nos dijeron era que el ayuntamiento nos tenía que sacar y dar otros pisos. Después decidieron que no lo iban a destruir y que lo iban a coger para hacer oficinas del propio ayuntamiento. Igual nos tenían que dar otro piso. La complicación fue que el precio de las propiedades bajó mucho y el precio que nos ofrecían era muy bajo en comparación al precio que lo compramos. Desde ahí que estamos metidos en problemas legales. Teníamos que saber cuales eran nuestros derechos y hacerlos valer. Todos los temas legales los veía mi marido, si quieres te puedo dar su contacto. Aunque la verdad es que el está bastante quemado con todo esto, ya que llevamos ocho años en esta pelea. Ahora vienes tu a preguntarnos, pero también han venido muchos periodistas, muchísima gente. Estamos un poco cansados de todo esto.

P: Me imagino...

D: Estamos muy cansados porque nuestra posibilidad de participar y ser escuchados no se logró. Queríamos participar en un proyecto coherente, con el que todos quedáramos bien, contentos. Nuestro piso se ve muy afectado, el de un par de vecinos también, pero además hay muchas otras cosas que no funcionan. Creemos que la gente que hizo la idea, que hizo este proyecto, nunca vino. Lo dibujaron sobre el papel pero no vinieron a ver el lugar. Hay que venir para saber de que se trata, para vivirlo. Por ejemplo, esta zona de bancos está mirando directamente a los pisos que están mas cercanos al cajón, si los hubiesen colocado al otro lado estarían mirando a los arboles. La cosa es que cuando haces estos comentarios a la gente encargada del proyecto te dicen que tu no eres arquitecto, tu no sabes nada. El proyecto también utiliza mucha energía, mucha luz, es tremendo y las placas solares no bastan. Mi marido en su trabajo utiliza placas solares y cuando ha visto lo que han instalado ha dicho que es una perdida de dinero y de energía muy grande. No puedes montar un proyecto así en el año 2016., no puedes hacer algo que no sea eficiente a nivel energético



Vistas hacia el Cajón Ferroviario desde el piso de Deborah

P: Te entiendo. Me gustaría enfocarme más en los factores que afectan a su intimidad.

D: Si. Justo frente a nuestro piso ellos ponen esta pérgola con bancos. La podrían haber puesto un poco más allá mirando esa fábrica. En la noche nos afecta esto. Hay mucha gente que tiene sus habitaciones mirando al cajón y muchos de ellos se ven afectados por los ruidos. Hemos tenido que llamar a la policía tantas veces.

Hicieron también estos escalones, que no se sabe de que son y para que sirven. Vinieron los skaters y ocuparon este lugar desde las nueve de la mañana hasta las once de la noche. Por que claro, si yo fuera skater, por supuesto que vendría acá a hacer mis trucos. Es obvio. Lo que pasó con eso es que la gente mayor no podía pasar. Tengo una amiga que casi la atropellan. No podíamos estar con los niños. Yo hasta tuve que denunciar a un chico por amenazas, ya que yo estaba acá con mi hija mayor y una amiga de ella y este chico nos pasaba muy de cerca para que me tuviera que ir y poder hacer sus cosas. Le dije que no me podía ir. Que yo no iba con mis hijos a jugar a su skatepark, así que el no viniera a la rambla a andar en skate. Yo también fui joven, no hasta hace poco tiempo y no pretendo ser la bruja, pero hay cosas que no se pueden dejar pasar.

La gente mayor pasa por acá con sus sillas de ruedas. Era un peligro para ellos y nos teníamos que desplazar. Pues no, no tengo por que ir a otro lado si este es lugar en el que quiero estar. Luego de la denuncia no supe más de el...

P: Veo que desde donde estamos sentados tu casa se ve como si fuese un escenario. Que dices de eso?

D: La verdad es que no sé que ha pasado, si la gente se acostumbró o si fuimos nosotros, pero te puedo asegurar que la primera mañana que se abrió este paseo, en el mes de Agosto, yo estaba saliendo de la ducha, me había puesto ya las bragas y me dirijo a coger una camiseta, y al pasar por la ventana le digo a mi marido- Chris hay gente que me está mirando, joder. – Claro, yo estaba casi desnuda en mi casa, lo cual creo que es mi derecho y había gente parada frente a mi venta mirando esta atracción. Luego de eso vimos que el vecino de abajo nuestro puso unos carteles a lo que la gente que pasaba por ahí le comenzó a decir que si ponía carteles, más lo iban a mirar. Pero que fue una manera de proyectar nuestra disconformidad, que no estábamos contentos. Desde mi casa, yo escuchaba a la gente comentar el color de la pared de mi salón! O que tenía fotos detrás de la puerta de entrada!. Por favor...



Protesta de los vecinos del Edificio Rambla Badal Nro 122

P: Lo privado se transformó en algo público..

D: Así es. Son las fotos de mi familia, mis cosas, mis hijos. No quiero compartir eso con todo el que pase por acá...El que sube la escalera mecánica ve a todos los pisos que están en frente.

Creo que algo bueno es que ahora cuando salimos a la terraza podemos hacer vida social.

Bueno, el otro día pensábamos en cuantos países la gente nos estará viendo por salir en los medios. Nos han entrevistado mucho por todo esto. Siento mi vida un poco expuesta...

P: Me imagino, que opinas de estar tan expuesta?

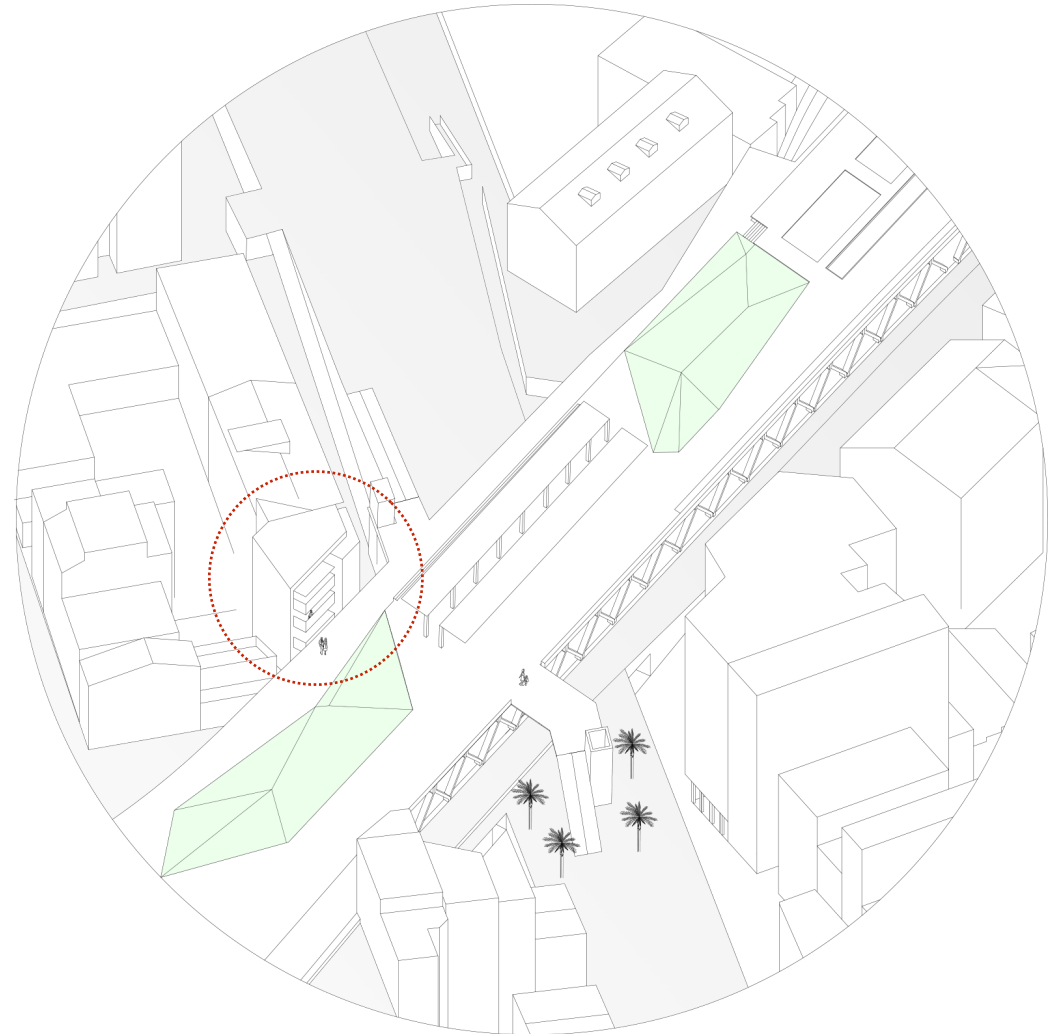
D: Muchas veces cuando salgo a la terraza a fumar un cigarro, escucho a la gente decir que nosotros nos quejamos mucho. Y nos dicen, pero porque no han hablado con el Ayuntamiento? Y yo , de verdad?. Que rabia. Esto de verdad nos afecta!

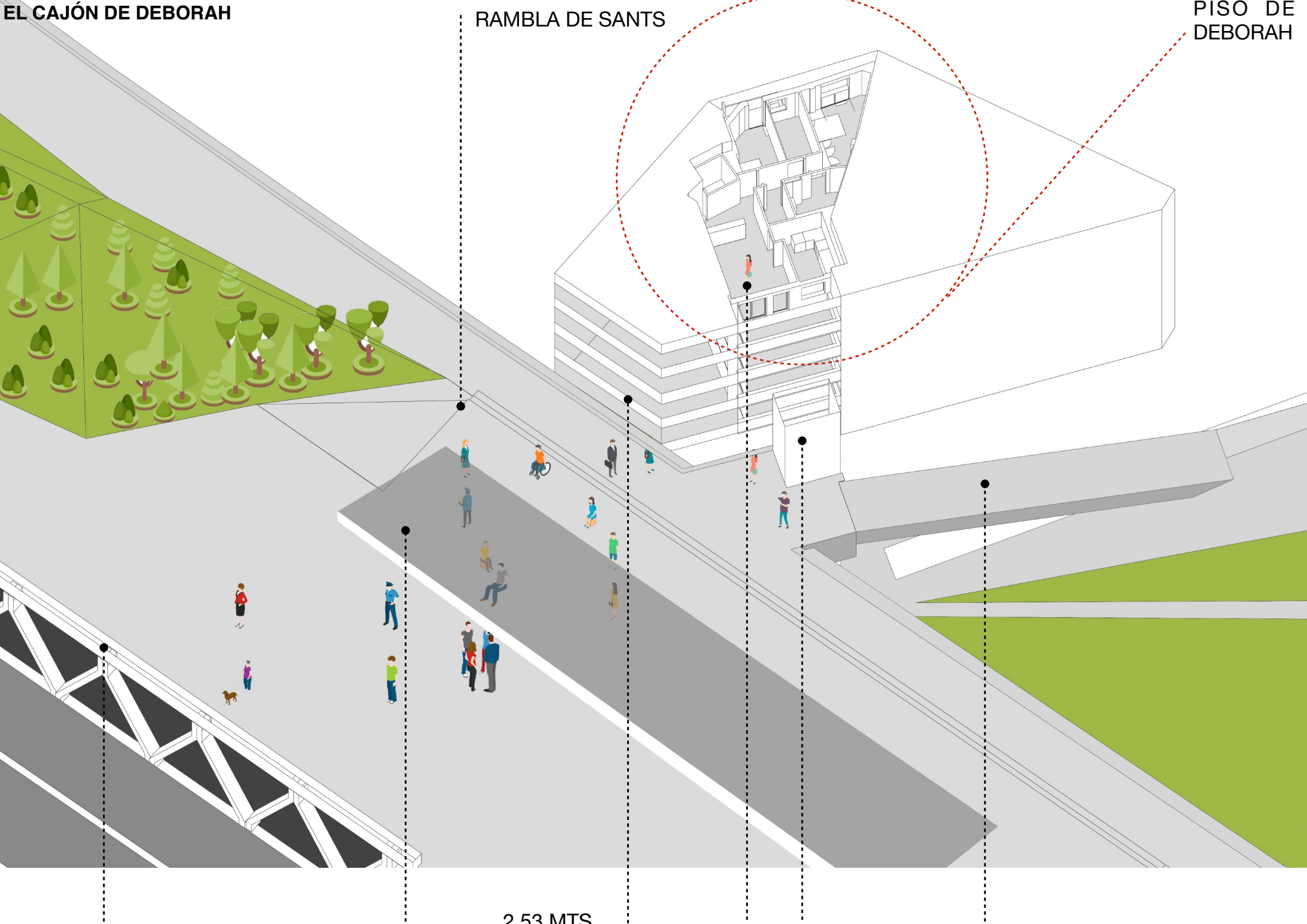
Mira, te puedo decir algo? Al final de cuentas estamos contentos con el proyecto por que es algo que podemos aprovechar también. Yo tengo mi hija que va al colegio al fondo, aquí en Plaza de Sants, y cada mañana que vamos al cole, cogemos el ascensor y nos vamos caminando. No hay coches, vemos flores, arboles, insectos. Uno sale de la típica forma de ir al colegio. Eso se agradece mucho. La zona de juegos de los niños a pesar de que es muy pequeña y está expuesta al sol, está bien. Solo le podrían haber puesto más arboles para que de más sombra. Es que yo creo que esto está mal diseñado. El ascensor por que lo pusieron aquí!?. Era evidente que había que ponerlo al otro lado, frente a la escuela y no frente a las terrazas de los edificios. El ascensor podría haber ayudado a los padres y a los niños que van al colegio acercándolos. Es una complicación.

P: Dime que opinas de esta pérgola frente a tu casa.

D: Haber , esto nunca fue modificado a pesar de nuestras quejas. El arquitecto que fue contratado hizo el proyecto y a raíz de esto hubieron muchísimas quejas. Después se intentó cambiar el proyecto dejando fuera al arquitecto durante una época, pero luego lo ha vuelto a llamar. Entonces, luego de eso, las quejas que fueron realizadas mientras el no estaba no sirvieron para nada. Esto fue un problema. Es la soberbia del arquitecto ya que el decía que nosotros no podíamos opinar por que no éramos arquitectos, y no sabíamos nada de esto.

Aún así el ayuntamiento no prometió las modificaciones necesarias, pero eran momento de elecciones, por lo que luego de estas las promesas se les olvidaron.





EL CAJÓN DE DEBORAH

RAMBLA DE SANTS

PISO DE DEBORAH

ALTURA RAMBLA DE SANTS
CON RESPECTO A RAMBLA BADAL
9,32 MTS

PÉRGOLA

2,53 MTS
ENTRE
LAS VIVIENDAS

DEBORAH

ASCENSOR

ESCALERA MECÁNICA

Esto viene hace tantos años, de antes del Cajón. Desde que pasaban las vías por acá. Un amigo que vive cerca y que trabajó para Ferrocarriles me dice que esto estaba hace años pendiente de hacer. Pero luego de la llegada del Ave comenzaron las obras. Son más de ocho años que los vecinos aguantaron estos trabajos. Trabajos por la noche. Los ruidos de los trenes, etc. Y para tapar las quejas, lo taparon, pero una vez tapado quedo casi dos años así, sin nada arriba. Un espacio muerto y un barrio dividido. Pero esto es pura política. Esto se inauguro de un día a otro. Se ve que pusieron las pérgolas, los bancos, etc. Querían hacerlo rápido. Y cuando se hacen rápido las cosas estas quedan mal.

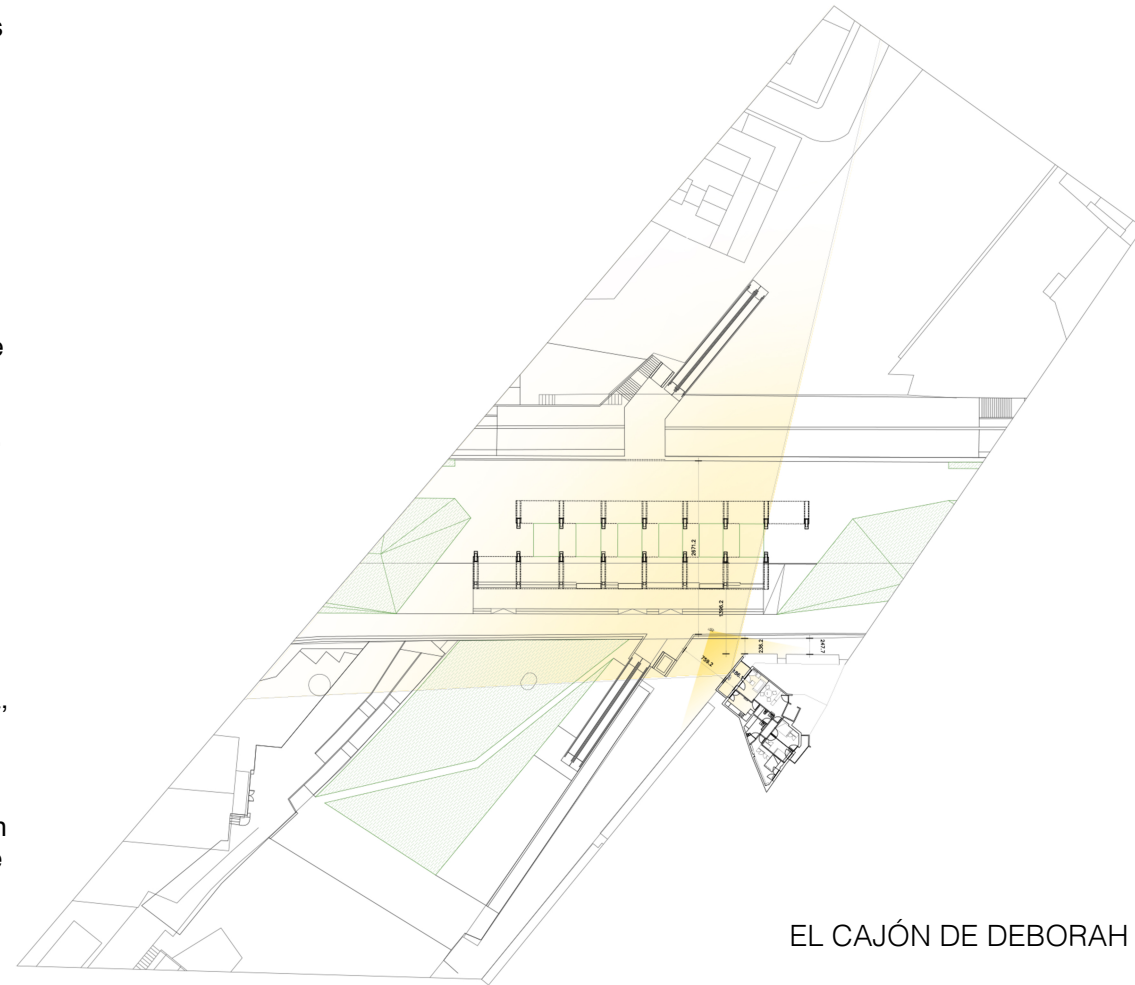
P: Que me dices sobre lo que pasó con Can Vies?

D: Bueno, parecía que nos había atacado un grupo de terroristas. Yo me acuerdo de estar con mi hija fuera del cole y me pongo a hacer la manifestación también., aprovechando el momento. Pero luego un policía me para y me dice que tengo que salir de ahí por que era peligroso. Luego de eso el me llevó a un restaurante Libanés acá en la esquiná y me dejó ahí para que no pudiera participar. La manifestación fue pacífica hasta las 8-9 de la tarde, pero por la noche aparecieron los de siempre, estos que van luego de los juegos del Barca para desordenar, etc. Y luego fue una semana de desordenes, que se solucionó con conversaciones con el Ayuntamiento.

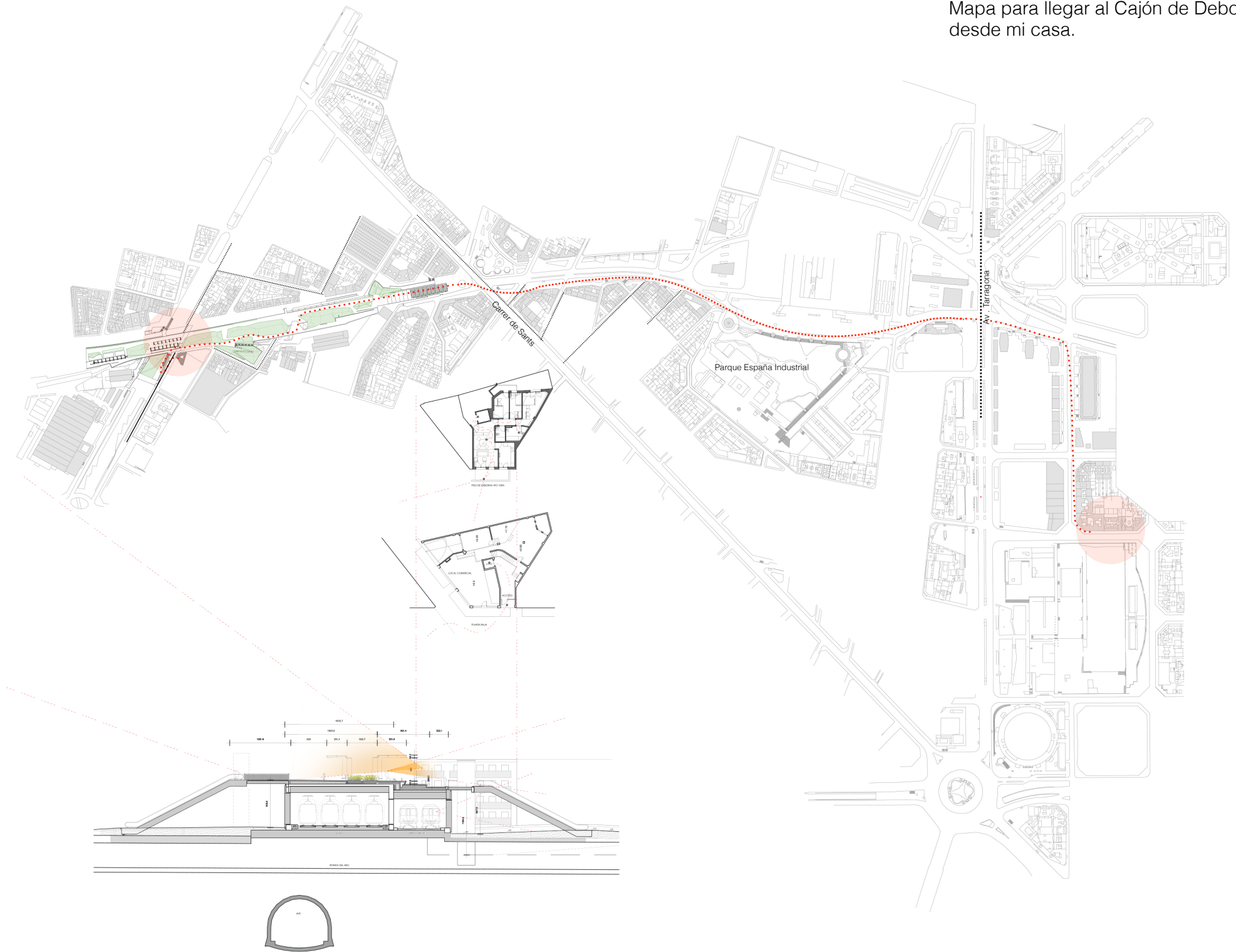
P: No crees que todos estos problemas se podrían haber ahorrado?

D: Bueno hay gente que se queja por todo. Antes se quejaban por las vías, ahora se quejan por el cajón. La verdad es que a nosotros el cajón nos gusta, solo buscamos que se solucione el tema de nuestra intimidad. Claramente hay un problema de diseño. Podrían poner pantallas vegetales, más arboles, que se yo.

La gente me dice, por que te quejas si antes no tenías vistas? Ahora ves a un parque. Es verdad. Algunas personas me dicen que viven frente a una fuente, que no pueden dormir por la gente que se junta ahí. Otros que viven en el Raval me dicen que viven con mucho ruido, etc. Pero es que yo compré el piso y esto no estaba. Lo difícil ahora es tener que aprender a vivir con esto. Nosotros compramos el piso por la tranquilidad, que es algo que hemos perdido. Eso es todo lo que te puedo decir.



Mapa para llegar al Cajón de Deborah desde mi casa.



EL CAJÓN DE DEBORAH

CUANDO LO PRIVADO SE HACE PÚBLICO.
MAPA HACIA EL INTERIOR DE SU PISO



Tercer relato:

Calle Antony Capmany 25 Atico 3era

Este tercer relato es de tres personas que conforman una familia. Myriam Ramon es la contactada por mi, pero esta me invitó a su piso para poder ser entrevistada. Al llegar me encuentro con ella, su marido y una de sus 3 hijos. La conversación se llevo a cabo en la terraza del piso, desde donde la cual se puede observar el Cajón Ferroviario en su totalidad.

Este relato comienza con su hija Adriana de 15 años, contándome sobre su relación con el proyecto.



Pablo: Tu te vas al colegio por arriba del Cajón?

Lola: Si. Todos los niños que van a mi colegio y que viven por acá, se van por arriba. En el verano eso si nos vamos por abajo. Es más largo, pero hace menos calor. Por arriba casi no hay sombra.

P: Donde queda tu colegio?

L: Queda al final de la Rambla, al lado de la Biblioteca del Vapor Vell. Es la Escola Barrufet.

El relato se vuelve un poco complicado en este momento de transcribir ya que todos los participantes hablan al mismo tiempo. Luego Lola me cuenta el recorrido que ella realiza todos los días y lo marca en el plano . Este será graficado en la cartografía.

La conversación continúa...

Myriam : El recorrido que hace Lola antes era más largo, aunque no tanto más. Pero por abajo hay más pendientes. Se hace más complicado si uno quiere ir de un punto a otro de forma más rápida. Antes se tenía que cruzar Badal, que era muy complicado.

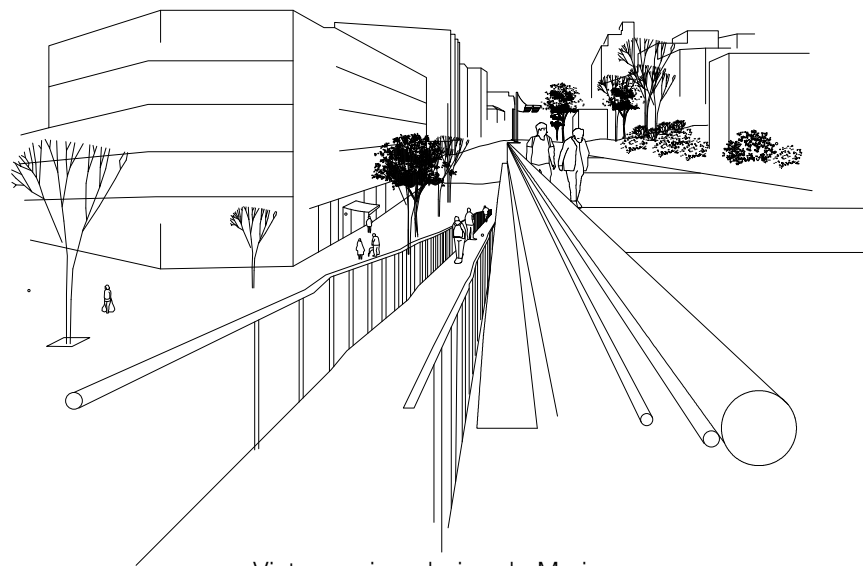
Te digo algo, cuando tengo que ir a buscar a los niños al colegio, tipo 3-4 de la tarde, en verano, es imposible caminar por ahí. No se puede aguantar el sol por arriba. La verdad es que en verano prefiero andar por abajo.

L: Igual, aunque haga mucho calor, todos mis compañeros se van por la mañana por arriba. Es que es mucho más directo.

P: Para Uds. Este proyecto entonces representa una solución más que un problema...

M: Si. Es que nosotros no vivimos aquí hace demasiado tiempo, solo desde el 2011





Vista camino al piso de Myriam



Vista desde el piso de Myriam hacia Sants y el Cajón Ferroviario

P: Pero les tocaron todas las obras...

M: Bueno, problemas... Mas que nada era feo. Es que se ve que antes era peor. Los drogadictos antes se juntaban mucho acá cerca de las vías, ahora ya no. La gente se venía a drogar. En realidad nosotros estamos muy contentos con este cambio.

P: Puedo entender que Uds. Estén contentos. Pero hay gente que no lo esta.

M: Bueno , en general todos están felices. Los que están más alejados del Cajón lo ocupan mucho y están muy felices. Entiendo que a los que están mas cercanos estén disgustados. Cuando paso caminando por ahí y ellos están en el sofá, yo los veo.

Es que no entiendo por que no les pusieron ninguna barrera. Alguna solución.

Tu sabes por que no se hizo eso.

P: Bueno, tengo entendido que hay una especie de desconexión entre el planteamiento inicial y el ahora existente. Creo que hay una falta de consideración sobre los requerimientos de estos usuarios en específico.

M: Bueno, pero igual estos vecinos cuando compraron sus pisos ya sabían que esto iba a pasar. Y que por esa razón compraron a un precio más bajo. Pero creo que todos estos problemas se pueden solucionar fácilmente. La verdad es que para nosotros este proyecto es muy positivo. A nosotros nos favorece mucho que mis hijos se vayan por este camino al cole. No hay peligros, es menos hostil. Otra cosa es que yo a veces voy a correr, por la Rambla, eso me gusta mucho a pesar de no hacerlo tan a menudo. Hay mucha gente que corre , que hace ejercicio. Pero tampoco nos vamos a sentar a los bancos, ya que nos sentamos aquí en la terraza.

En este punto interviene el marido de Miriam, Carlos.

C: Haber, lo bueno de esto es que tienes un espacio que... Nosotros ruidos ya no tenemos. Los trenes no se oyen. Los coches pasan poco y a poca velocidad, por lo cual tampoco hay contaminación. Yo antes vivía en Frances Macía con Tardarellas y la terraza era inaprovechable por el ruido que había. La ventaja es que antes tenías un espacio en el que antes había ruido, habían trenes , y ahora no. Que lo aprovechamos al máximo?. La verdad es que nosotros no tanto. Pero es verdad que es un aporte al barrio. Lo ha integrado. Se están abriendo tiendas, ha llegado más gente, etc.

P: Perfecto...

C: Hombre, la urbanización también permite que los niños tengan la alternativa de ir a jugar solos. Nos da seguridad. Es un lugar más urbano. Ya no es un suburbio. No tenemos desventajas de esto. Ahora , si creo que si esto se hubiera enterrado no dividiría tanto al barrio. Todo sería mas continuo.



M: Es que las conexiones son insuficientes para ir de un lado al otro! Yo no puedo subir por donde quiera. También no me gusta que las escaleras sean mecánicas. Me gustaría más rampas...

P: La opción de enterrarlo se descarto por ser inviable. Pero tengo entendido que al final se tenía que construir esto por que la comunidad estaba molesta por los ruidos de los trenes. Es eso cierto?

M: Yo creo que los vecinos no estaban tan molesto con el paso del tren. De hecho, muchos ya estaban acostumbrados. Este barrio se formó con las líneas del tren al descubierto. Yo conozco gente que me ha dicho que llevaba a sus nietos a mirar los trenes. Es algo como nostálgico mirar los trenes...

P: Entonces por que crees que se hizo esto?

M: Bueno yo creo que la gente se quejaba más por el mal ambiente que había entorno a las vías, mas que por el paso de los trenes. Era un sitio oscuro. Hay otros vecinos que ahora se quejan por los bancos, porque ahora la gente se sienta en los bancos y hacen mucho ruido al conversar. Imaginate. Es que acá la gente se queja mucho.

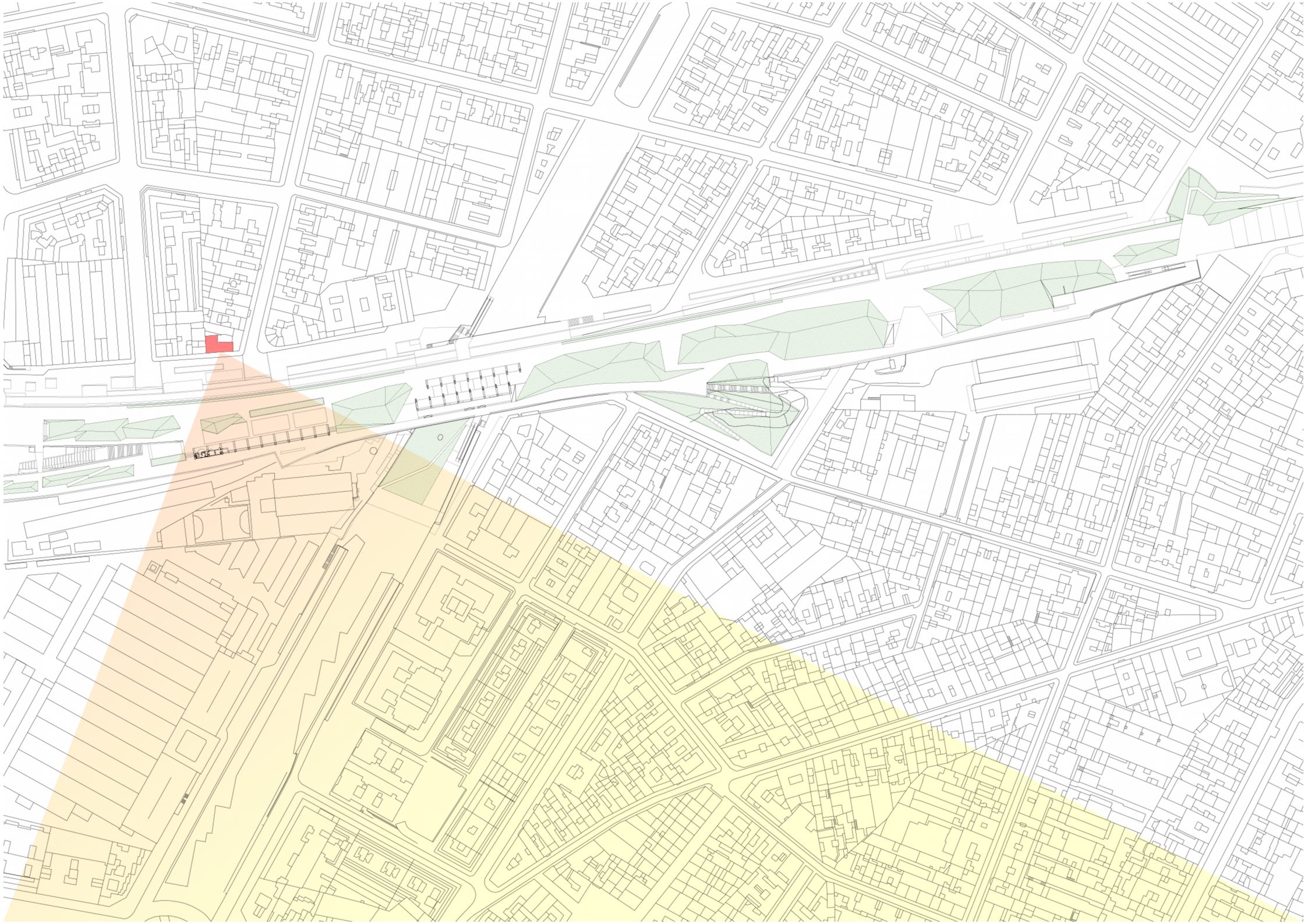
P: Lo puedo ver. La ciudad es un lugar de acuerdos. Hay que aprender a no quejarse tanto.

M: Claro. La gente del Ayuntamiento tiene que aprender a discriminar las quejas que son importantes de las que son cualquier cosa. No puede estar pendiente de todo.

El otro día me desperté a las 3 am porque habían unos chicos en la Rambla gritando y tomando. Pero quien no ha hecho eso alguna vez. Hay que ser mas tolerante.

P: En resumen este proyecto es algo positivo para ti.

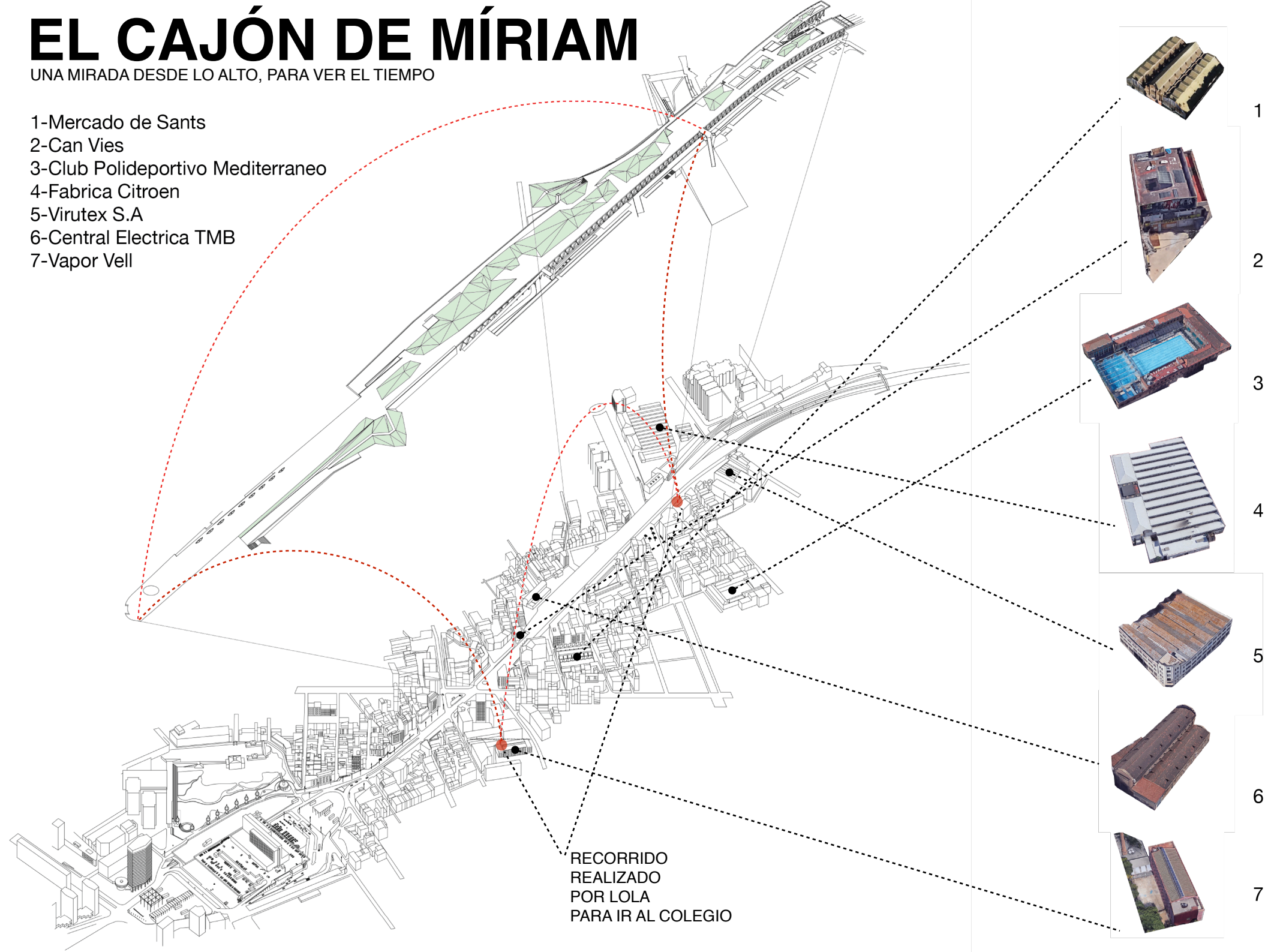
M: La verdad es que si. Es que estamos muy felices. Es un espacio verde. Ahora se huele el verde, el jazmín. Hay plantas muy bonitas....



EL CAJÓN DE MÍRIAM

UNA MIRADA DESDE LO ALTO, PARA VER EL TIEMPO

- 1-Mercado de Sants
- 2-Can Vies
- 3-Club Polideportivo Mediterraneo
- 4-Fabrica Citroen
- 5-Virutex S.A
- 6-Central Electrica TMB
- 7-Vapor Vell



RECORRIDO
REALIZADO
POR LOLA
PARA IR AL COLEGIO

Conclusión

Con estas entrevistas, mapas, dibujos , relatos y fotografías se da pie a una gran imagen lineal, a modo de tira cinematográfica. Esta construcción enmarcada de la ciudad sobre el cajón ferroviario, toma como referencia el trabajo de Paola Di Bello realizado en Milán Strip Milano, 2007. En este caso se trata de mostrar los ritmos y fugas de las miradas durante un recorrido a lo largo del Cajón Ferroviario.

Si bien el tema de los parques lineales en altura, el aprovechamiento de espacios residuales, y en este caso de la infraestructura son temas que pueden dar para bastante mas investigación, se decide utilizar en esta oportunidad este trabajo para entender estos casos desde la perspectiva de los usuarios y de la experiencia. Casos de estudio que se podrían referenciar al Cajón Ferroviario hay muchos. Desde el High Line , la Promenade Planteé (la cual fue visitada para la realización de este trabajo) y otros como por ejemplo ciudades que planifican su movilidad a través de estos corredores urbanos, el reciclaje de la infraestructura o propuestas urbanas de circulaciones sobre el nivel de la calle a nivel macro, como es el caso de Hong Kong. Material que espero utilizar más adelante, con la idea de profundizar en la generación de estos lugares.

Al parecer convivir de buena manera con la infraestructura va a depender de la relación que construyamos con esta. Su carácter público es lo que me hizo abordar este trabajo de esta manera. Conversando y graficando estos relatos. Buscando otras realidades. Así quizás se podría rebatir la tesis de que los hechos (urbanos) no son simplemente hechos por que si, sino porque alguien decidió que así fuesen, y la realidad es el lugar que nosotros ocupamos y construimos sobre este.

Por otro lado la idea de generar un documento basado en relatos distintos sobre un mismo hecho arquitectónico me llamó la atención. Fue al final la excusa para recorrer y conocer más sobre el Cajón Ferroviario de Sants y Barcelona. Quizás si buscáramos nuevas formas de mirar constantemente, nuestras soluciones arquitectónicas serían diferentes. Miremos hacia el futuro entonces y busquemos esas nuevas miradas para los proyectos que se vienen. Sobre la Linea es un trabajo de búsquedas mas que de respuestas y que queda abierto a nuevas discusiones y nuevas miradas futuras.

Federico Soriano nos dice, *“una mirada es una acción de conocimiento. Tiene textura, abierta, indagativa, pero eso no significa que sea imparcial, aséptica. La mirada ha pasado a ser conocimiento y como todos sabemos, el conocimiento, que si algo no es, no es neutral, modifica lo observado”* (Soriano, Un Viaje con las Miradas / La Arquitectura como Relato, 2016)

Miremos. Miremos la historia, los rastros; miremos con los pies; miremos escuchando, y miremos con nuestros ojos todo eso que va sucediendo a nuestro alrededor. Que no quede nada que se discrimine esperando que el tiempo sea el suficiente como para poder digerir este mundo.

Gracias



Bibliografía citada

- Carrol, L. (1982). *La Caza del Snark . Agonía en Ocho Cantos*. (X. Laborda, Ed.) Barcelona.
- Smithson, A. a. (1970). *Ordinariness and light: urban theories 1952-1960 and their application in a building project 1963- 1970*. (E. F. Faber, Ed.) Londres, Inglaterra.
- Aparicio, J. (2011). *Enseñando a Mirar. La educación de la Mirada*. Madrid, España.
- Zevi, B. (1981). *Saber Ver la Arquitectura* (Poseidon ed.). España.
- Berger, J. (1974). *Ways of Seeing*. Londres, Inglaterra: Penguin Books.
- Boeri, S. (2003). *Lo Ordinario / Atlas Eclécticos*.
- Evans, D. (1997). *Diccionario Introductorio al Psicoanálisis*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.
- Le Corbusier. (1920). *Hacia Una Arquitectura*. Paris, Francia.
- Venturi, R. (1978). *Aprendiendo de Las Vegas*. (G. Gili, Ed.) Barcelona, España.
- Maderuelo, J. (2008). *La Idea de Espacio en la Arquitectura y el Arte Contemporáneos 1960-1989*. Madrid, España.
- Wenders, W. (2005). *El Acto de Ver*. Barcelona: Editorial Paidós.
- Breton, D. L. (2011). *Elogio del Caminar*. (Siruela, Ed.)
- Perec, G. (1999). *Especies de Espacios* (Edición en Castellano ed.). Barcelona: Montesinos.
- Corboz, A. *El Territorio como Pallimpsesto*.
- Soriano, F. (2016). *Un Viaje con las Miradas / La Arquitectura como Relato*. Madrid, España: Abada Editores.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Calvino, I. (2001). *El Viadante en el Mapa, Colección de Arena*. Madrid: Siruela.
- Boeri, S. (2001). *Mutaciones: Rem Koolhaas, Harvard project on the city*. (Actar, Ed.) Barcelona.
- Perec, G. (1992). *La Vida Instrucciones de Uso*. Barcelona: Anagrama.
- Joyce, P. (1999). *Hockney on Art, conversations with Paul Joyce*. Londres: Little Brown.
- Monteys, X. *Ciudad Recortada*. Barcelona.
- Soriano, F. (2016). *La Arquitectura como Relato*. Madrid.
- Kajima, M., Koroda, J., & Tsukamoto, Y. (2010). *Made In Tokio en Lo Ordinario*. (E. Walker, Ed.) Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Godia, S. (2013). *Un edificio para el tren, un paseo para la ciudad*. Barcelona.
- Linares, O. (2010). *El Entorno Urbano de la Estación de Sants*. Barcelona, España: Tesis.
- Balaguer, V. (1857). *De Barcelona a Martorell por el Ferrocarril*. Barcelona: Imprenta Nueva de Jaime Jupús y Ramón Villegas.
- Kahn, L. (1955). *El Orden Es / Perspecta Yale Architectural Journal* (Vol. Yale Architectural Journal).
- Baraona, E. (2011). *Quaderns 262 / Parainfraestructuras*. Barcelona.
- Solà-Morales, M. d. (1994). *Ciudades Cortadas*.
- Banham, R. (1978). *Megaestructuras: Futuro Urbano del Pasado Reciente*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Armesto, A. (2006). *Arquitectura y Naturaleza. Tres sospechas sobre el próximo milenio*. Barcelona, España: Edicions UPC.
- Ferraro, G. (1998). *Rieducazione alla Speranza. Patrick Geddes planner in India 1914-1924*. Milán, Italia: Jaka Book .
- Careri, F. (2016). *Pasear, Detenerse*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Rossi, A. (2007). *La Arquitectura de la Ciudad*. Barcelona, España: Gustavo Gili.